

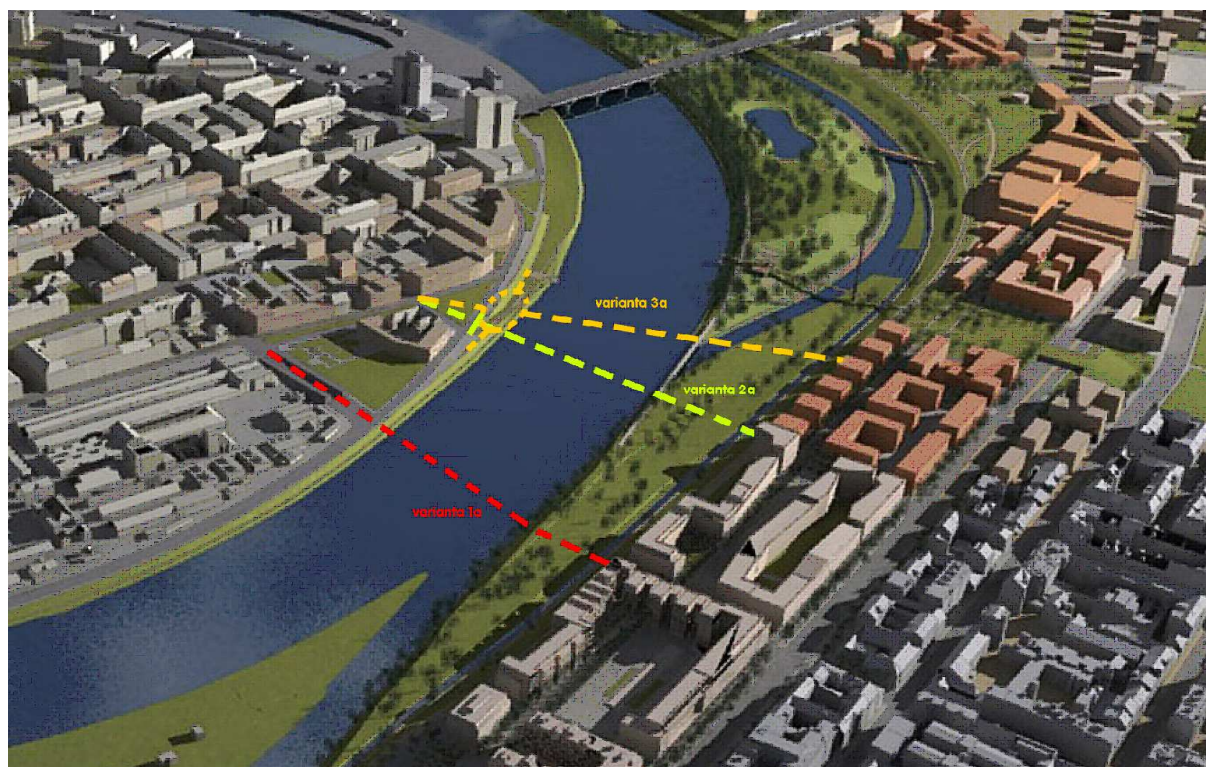
# Ověřovací studie mostu HOLEŠOVICE – KARLÍN

## 2. fáze – XII/2007

PRA  
PRA  
PRA  
PRA

HA  
GUE  
GA  
G

Útvar rozvoje  
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



**METROPROJEKT Praha a.s.**  
I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2, CZ  
tel. +420 2 96 154 111 fax +420 2 96 325 153

<http://www.metroprojekt.cz>  
e-mail: [metroprojekt@metroprojekt.cz](mailto:metroprojekt@metroprojekt.cz)

# ZÁKLADNÍ ÚDAJE

|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                     |  |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Název úkolu:  | <b>Ověřovací studie mostu HOLEŠOVICE – KARLÍN</b><br><b>2. fáze</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                     |  |
| Objednatel:   | <b>Útvar rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace</b><br><br>zastoupená Ing. Bořkem Votavou, ředitelem<br>sídlo: Vyšehradská 57/2077128 00 Praha 2 – Nové Město<br><b>IČ: 70883858</b><br><b>DIČ: CZ 70883858</b><br>bankovní spojení: PPF banka, a. s., Na Strži 1702/65, 140 62 Praha 4<br>číslo účtu: 2001200003/6000<br>zapsaná v obchodním rejstříku, vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63<br><br>Číslo smlouvy objednatele: <b>K 0786</b> |                                                                                                     |  |
| Zhotovitel:   | <b>METROPROJEKT Praha a.s.</b><br><br>zastoupený : Ing. Jiřím Pokorným, předsedou představenstva a generálním ředitelem a.s.<br>sídlo: I.P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2<br><b>IČ: 45271895</b><br><b>DIČ: CZ 45271895</b><br>Bankovní spojení: KB Praha východ a.s. Praha 1, Václavské nám. 42<br>Číslo účtu: 9302-021/0100<br>Zapsaný v obchodním rejstříku, vedeném Městským soudem Praha, odd.B, vložka 1418<br><br>Číslo smlouvy zhotovitele: <b>SD 4663/MP</b>      |                                                                                                     |  |
| Kooperace:    | <b>atelier P 60</b><br><b>Ing.akad.arch. Miroslav Suchý</b><br>Perucká 23, 120 00, Praha 2<br><br>Ve spolupráci: <b>atelier FNA</b> , Dobrovského 36, 170 00, Praha 7<br><b>Green design</b> , Senovážné nám. 6, 110 00, Praha 1<br><br><b>atelier PROMIKA s.r.o.</b><br>Muchova 9, 160 00, Praha 6                                                                                                                                                                         |                                                                                                     |  |
| Zpracovatelé: | koordinace:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Ing. Vladimír Pekárek – METROPROJEKT Praha a.s.<br>Ing.akad.arch. Miroslav Suchý – atelier P 60     |  |
|               | urbanismus:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Ing.akad.arch. Miroslav Suchý<br>Ing.arch. František Novotný – atelier FNA<br>Ing.arch. Karel Wirth |  |
|               | doprava:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Ing. Jaroslav Míka - atelier PROMIKA<br>Ing. Václav Pivoňka<br>Ing. Zuzana Moravcová                |  |
|               | trubní sítě:<br>silnoproud:<br>slaboproud:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Ing. Eduard Krčmář – METROPROJEKT Praha a.s.<br>Jan Baláček<br>Stanislav Šolc                       |  |
|               | mostní konstr:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Ing. Tomáš Částka – METROPROJEKT Praha a.s.                                                         |  |
|               | zeleň:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Ing. Alena Šimčíková – green design                                                                 |  |
|               | ekonomie:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Ing. Jan Vodička – METROPROJEKT Praha a.s.                                                          |  |
| Zpracováno:   | <b>12/2007</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                     |  |



## OBSAH DOKUMENTACE:

### A. Analytická část

- 1 - Urbanisticko – historický vývoj:
- 2 - Stav přípravy území
- 3 - Doprava
- 4 - Technická infrastruktura
- 5 - Fotodokumentace

#### grafické přílohy:

- Regulační plán Velké Prahy (1931)
- Směrný územní plán (1953)
- Platný územní plán – Změna 1000 (2006)
- Generel Vltavy (1994)
- RP „Holešovický meandr (2002)
- Maniny – Centrum Dolní Libně (1998)
- Meandr Vltavy – rekreace (2006)
- Stav přípravy území (model) (2007)
- Fotodokumentace současného stavu

### B. Návrh

- 1 - Širší vztahy
- 2 - Urbanistické souvislosti
- 3 - Dopravní řešení
- 4 - Stavebně technické řešení
- 5 - Technická infrastruktura
- 6 - Zeleň, ÚSES
- 7 - Odhad investičních nákladů
- 8 – Závěry a doporučení

#### grafické přílohy:

- Přehledné situace I.a, II.a, III.a 1 : 2 000
- Koncepty variant I.b, II.b, III.b 1 : 2 000
- Požadavky na změny ÚPn – vybrané varianty 1 : 5 000
- Širší vztahy obecně 1 : 5 000
- Koordinační situace – varianty I.a, II.a, III.a 1 : 1 000
- Podélné profily – var. I.a, II.a, III.a 1 : 2 000/200
- Podélné profily Bub. nábf. – var. I.a, II.a, III.a 1 : 2 000/200
- Vybrané příčné řezy – var. I.a, II.a, III.a 1 : 200
- Příčný řez stavidlovou komorou (var. II.a) 1 : 200
- Podélné a příčné řezy mostem (konstrukční) 1:1 000 (100)
- Modelové dopravní zátěže – vybrané varianty

### C. Doklady

- Záznam z 1. výrobního výboru
- Záznam z 2. výrobního výboru
- Záznam z jednání ze dne 7.1.2008

## 1 - Urbanisticko – historický vývoj:

Severní část prostoru řeky nad historickým jádrem města je charakterizována meandrem Vltavy v Karlínsko - Libeňské oblasti s volnou plochou Manin a Trojskou kotlinou vymezenou severní pražskou terasou. Tok řeky byl upraven a regulován od počátku minulého století do třicátých let s realizací přístavu Holešovice a Libeňského mostu.

Ještě na počátku 20.století mělo území zcela jinou podobu. Od ostrova Štvanice se zde řeka vykláněla velkým obloukem k dnešním ulicím Sokolovská a Voctáfova a vytvořila zde skupinu ostrovů zvané Velké Benátky. Největším ostrovem byl ostrov Rohanský. Nepravidelná ramena řeky byla postupně na karlínské straně regulována stavbami mlýnů a karlínského přístavu, ke kterému se posléze vázalo nově budované nákladní nádraží severozápadní dráhy. Další skupině ostrovů v ohbí řeky vévodil ostrov Libeňský.

Regulace řeky byla zahájena stavbou Holešovického přístavu 1893, úpravou Libeňského přístavu a následným posunem toku Vltavy severním směrem ve dvacátých letech minulého století v intencích Regulačního plánu Velké Prahy. Regulací toku byl oddělen od Holešovic prostor Manin a stal se součástí pravobřežních ploch. Postupně zaniká karlínský přístav a s ním i Rohanský ostrov. Až do padesátých let minulého století však území rozděluje mrtvé rameno, pozůstatek původního koryta řeky. Dnes již i tyto plochy jsou zasypané a původní stopu řeky dokladuje pouze proplachovací kanál libeňských bazénů.

Již tehdy byl definován předpoklad realizace Karlínského mostu jehož stopa se dále vyvíjela a byla postupně ověřována celou řadou urbanistických studií. Konečně byla jedna z možností zapracována do současně platného územního plánu. Posléze pak byly ověřovány zejména možnosti realizace předmostí na Holešovické straně (návrh regulačního plánu „Holešovický meandr“).

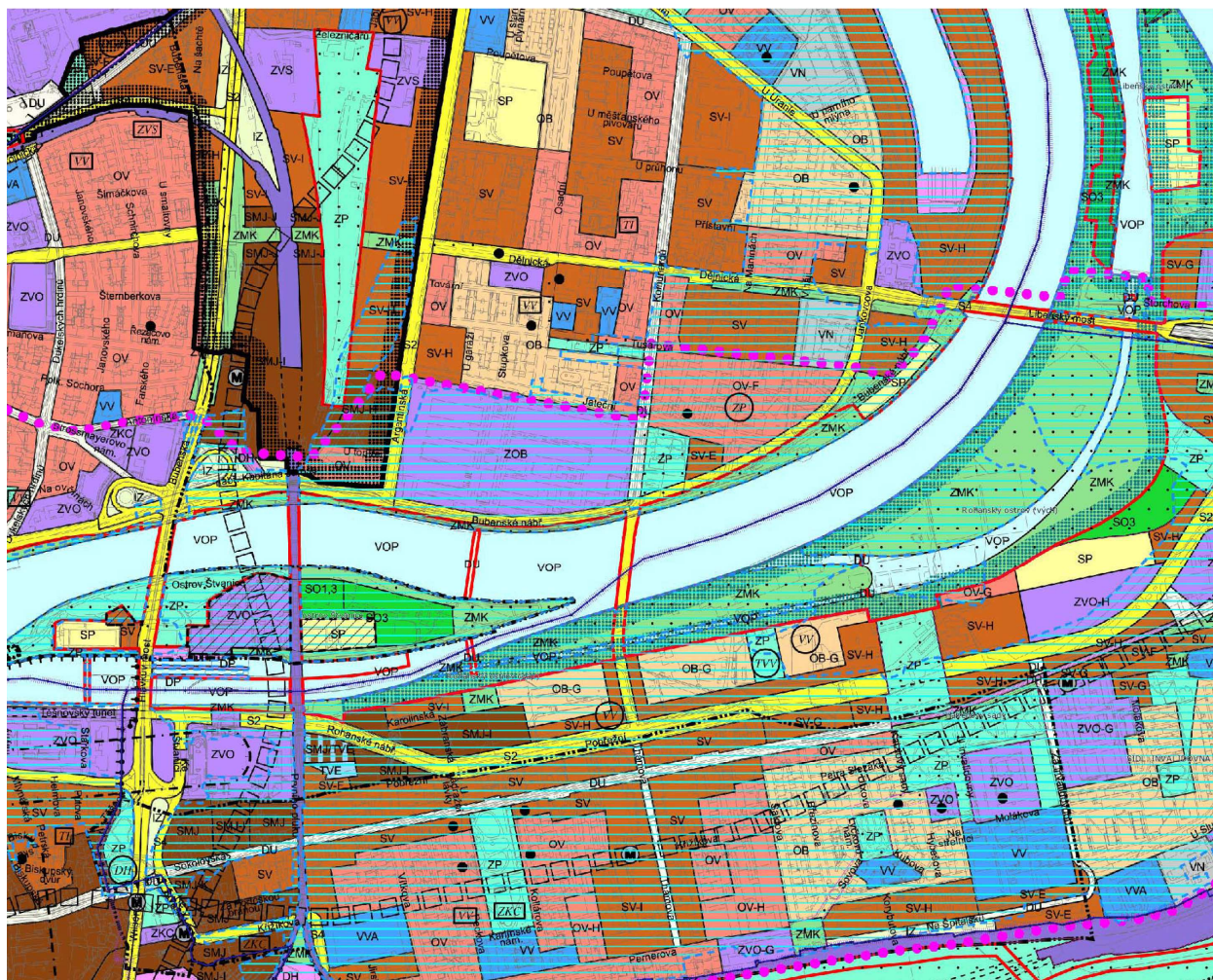


**Regulační plán Velké Prahy 1931**

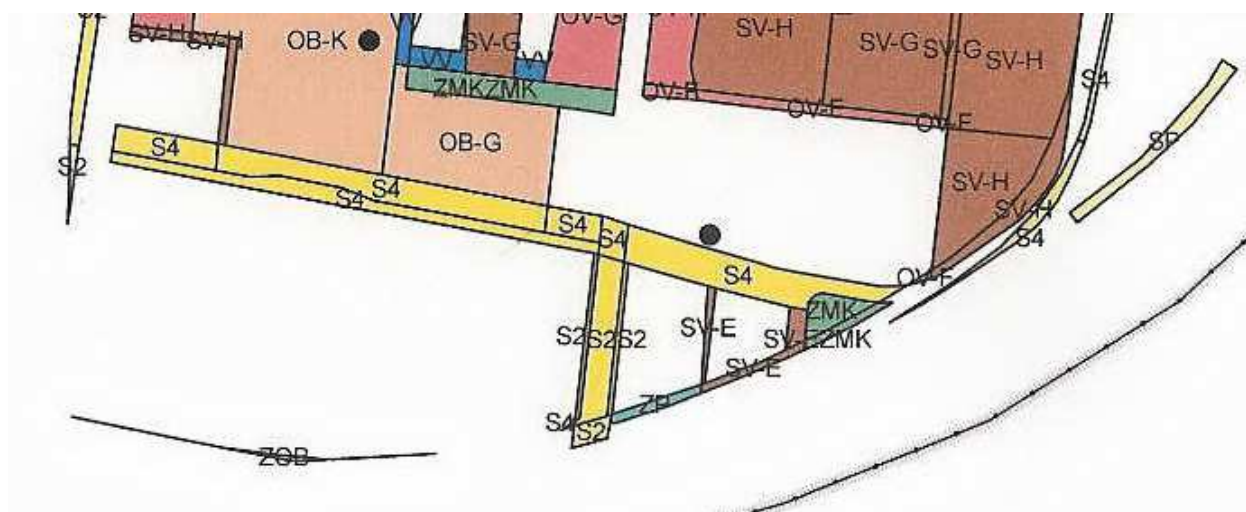


**Směrný územní plán 1953**



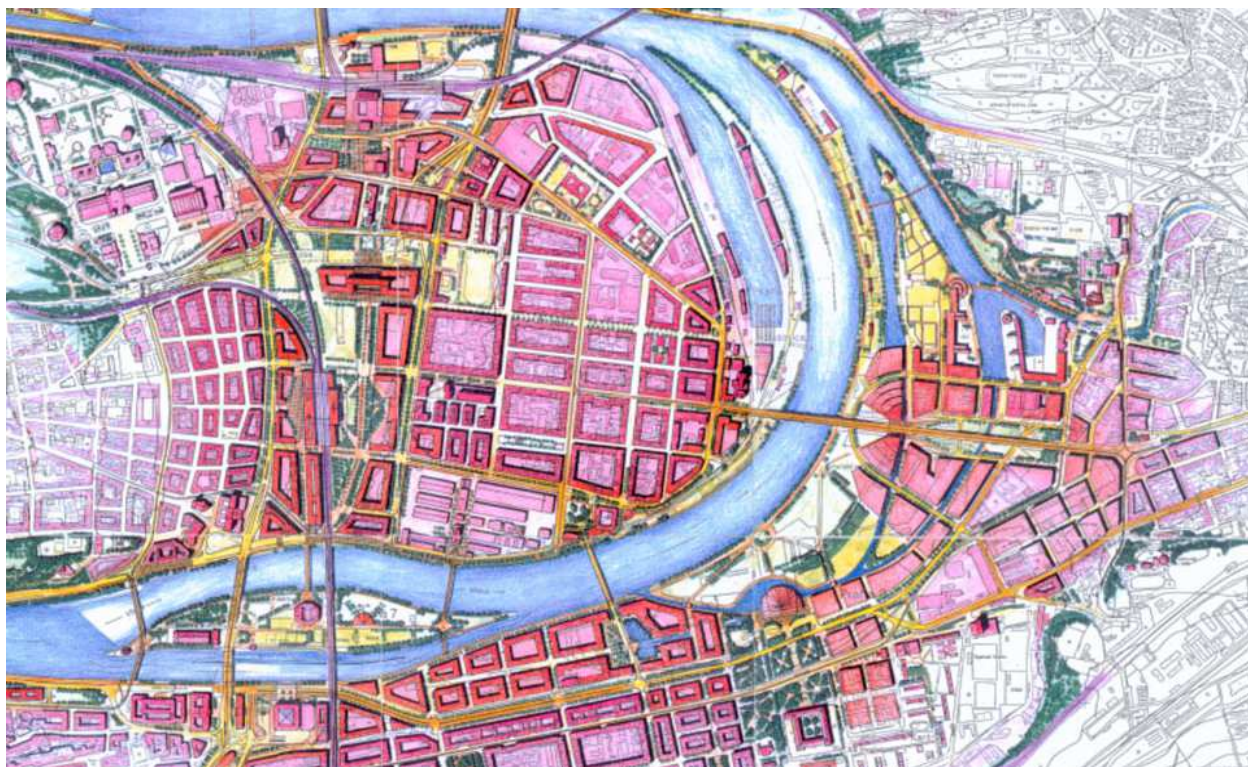


## Platný územní plán – Změna 1000 (2006)



## Změna Z 1434/06 - detail



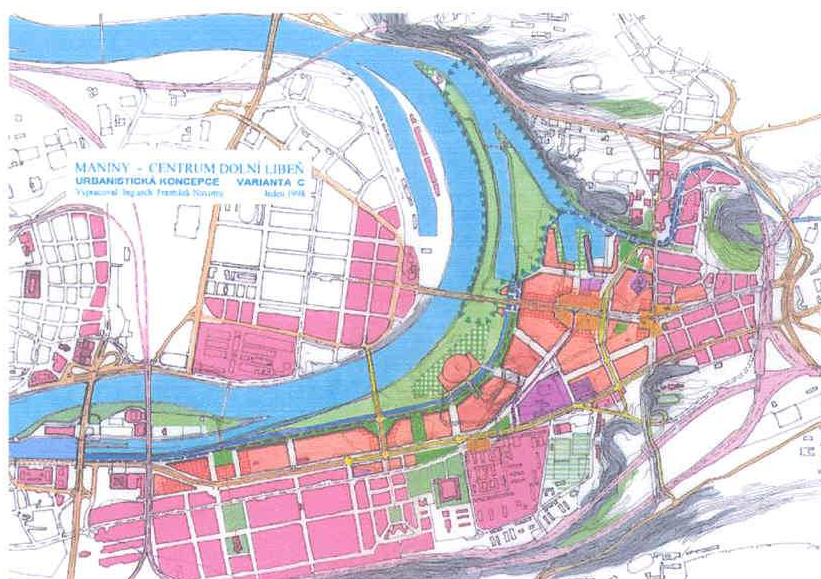
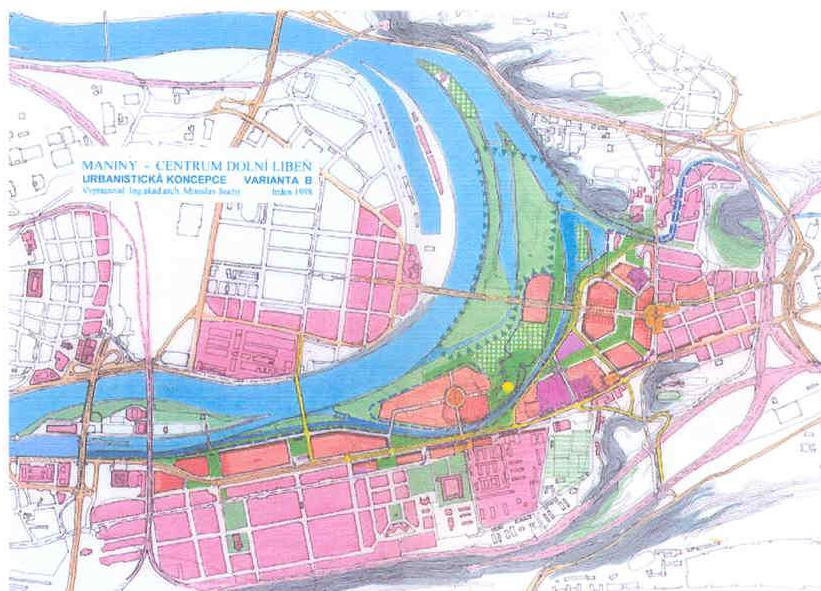
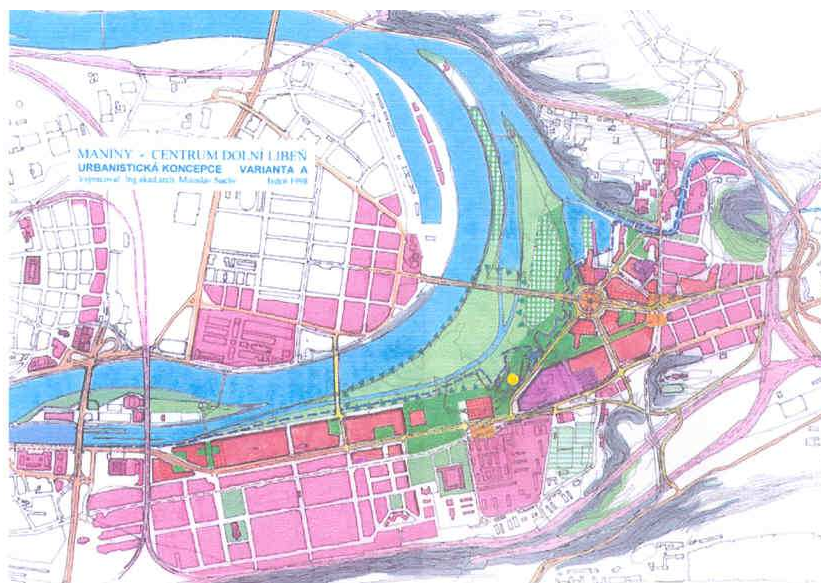


**Generel Vltavy 1994 (atelier FNA, atelier P60) 1994**



**Náměty – RP Holešovický meandr (atelier FNA, atelier P60) 2004**







## 2 - Stav přípravy území

### Širší vztahy

Městské čtvrti Karlín, Invalidovna a Libeň čeká nový rozvoj v prostoru Rohanského ostrova a Libeňského ostrova. Pás nové zástavby podél komunikace Pobřežní tzv. Nový Karlín, předpokládá rozšíření převážně obytných ploch ve vazbě na již postupně realizovaný komplex River City.

Nový Karlínský most by měl umožnit realizaci místních vztahů do Holešovic, podobně jako pěší lávka přes Štvanici. Kaizlový sady rozšíří nové parkové plochy přes Pobřežní ulici a vymezí historickou čtvrt Karlína. Ve vazbě na stanici metra Invalidovna vznikne rozsáhlý komplex s celoměstským programem a doplněním sportovní nabídky, ve vazbě na plochy sloužící oddechu a rekreační plochy území.

Rozvojové plochy před Invalidovnou vymezí parkové plochy v okraji ulice Voctářovy, které navazují na zeleň v poloze původního drážního tělesa směřující až do centrální oblasti Libně. Umožněno je tak přímé pěší propojení a založen významný nástup z centra čtvrti do rekreačních ploch Manin.

Předpolí Libeňského mostu zdůrazní městská kompaktní zástavba, která vznikne na volných plochách jižně od mostu a v transformovaných plochách bývalých loděnic severně. Předpoklady území zohledňují ve svém řešení vstup pro veškeré navržené parkové prostory a ve své kompozici reagují na celoměstský program na Invalidovně.

### Významné záměry v území

#### 1 - realizované:

River City realizován je objekty Danube House, Nile House, v realizaci jsou další objekty

#### Protipovodňová opatření na ochranu hl.m.Prahy - etapa 003

SO 40 - Rohanský ostrov, Maniny,  
SO50, SO 60 - Libeň

#### 2 - v realizaci:

##### Pobřežní III

v rozsahu od Rohanského nábřeží po Švábky na Sokolovské a napojení na úpravy ul.Voctářovy.

#### 3 - záměry projektované:

##### Meadr Vltavy rekreace -

- 1.část stavba č. 5407 - Maniny -  
příprava území -  
zvýšení kapacity koryta v oblasti  
Rohanského ostrova a revitalizace území
- 2.část - Rohanský ostrov
- 3.část - Libeňský ostrov

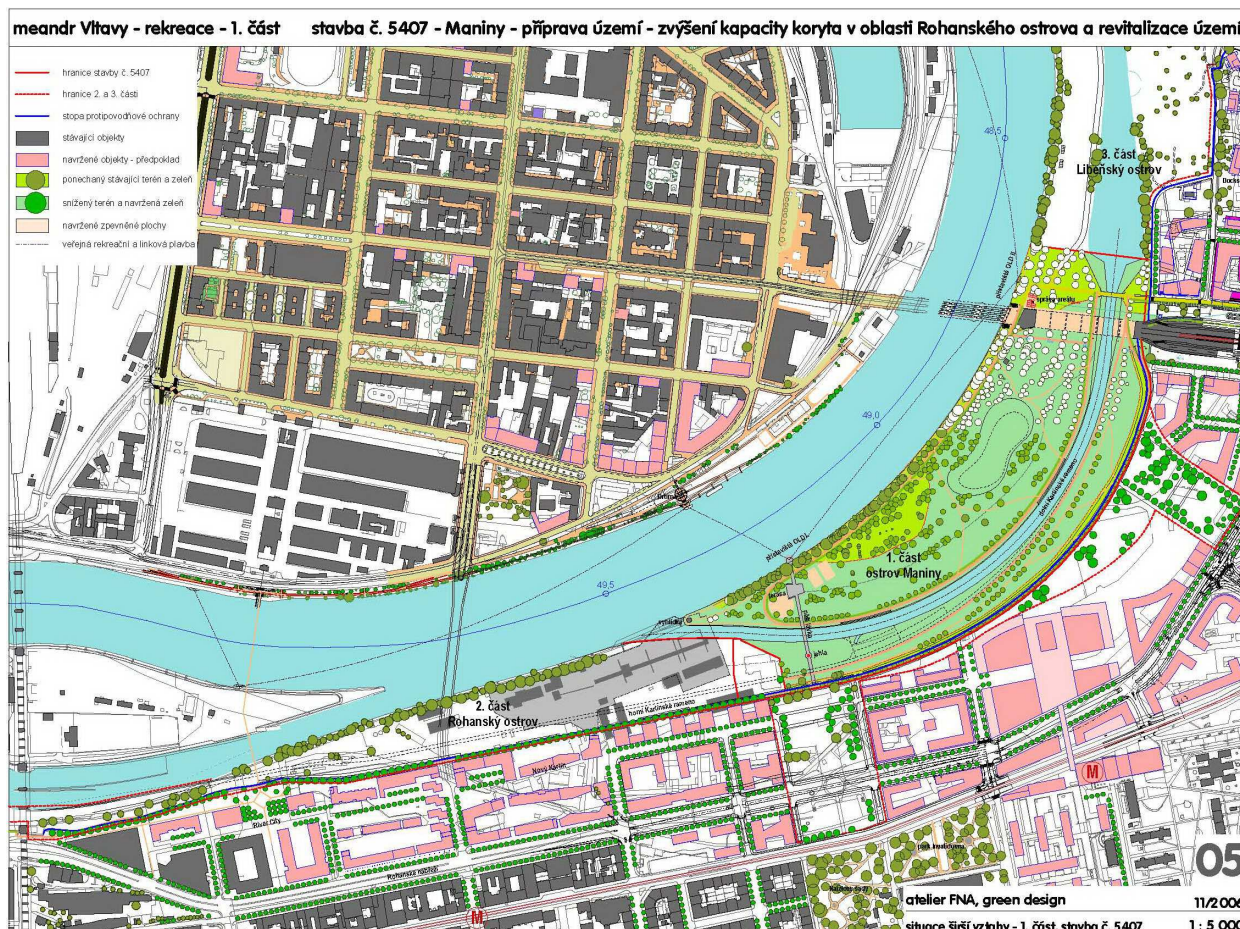
##### Rivergarden soubor

nový městský převážně obytný

##### Pěší lávka

na Štvanici a do Holešovic

##### Proplachovací kanál - rekonstrukce







stav přípravy území 01/2007



stav přípravy území 01/2007





### 3 - Doprava

popis stavu realizovaných částí, částí v realizaci a předpokládaný postup realizace ve výhledu vybrané komunikační sítě (S2) především ve vazbě na VPS dle ÚP HMP –

- 12/DK/8 – pobřežní III. – Karlín
- 12/DK/8 – úprava tramvajové trati u Invalidovny
- 38/DK/8 – Praha 8, Pobřežní IV.
- 92/DK/8 – rekonstrukce Sokolovské s tramvají
- 94/DK/8 – obnova Libeňského mostu

#### Významné dopravní stavby

V přímém sousedství, nebo v blízkém okolí zájmového území, jsou v realizaci či přípravě následující významné dopravní stavby zakotvené v platném ÚPn hl. m. Prahy:

#### 12/DK/8 – pobřežní III. – Karlín

Stavba komunikace Pobřežní III je rozdělena na dvě etapy.  
1. etapa v úseku Šaldova – za Invalidovnou má délku cca 600 m, v současné době je již dokončena.  
2. etapa zahrnuje úsek Pobřežní III Za Invalidovnou – Voctářova v délce cca 700 m a nové propojení přes Rustonku nahrazující původní ulici Švábky v délce cca 200 m. Rovněž tato etapa je již ve výstavbě s předpokládaným dokončením v 07/2008.

#### 12/DK/8 – úprava tramvajové trati u Invalidovny

Úprava TT u Invalidovny je součástí stavby Pobřežní VI (Zklidnění Sokolovské) – viz bod 1.4

#### 92/DK/8 – rekonstrukce Sokolovské s tramvají

V souvislosti s převedením dopravní zátěže IAD ze Sokolovské na novou komunikaci Pobřežní III vyvstává potřeba nového řešení prostoru Sokolovské v úseku Šaldova – Švábky, později (po realizaci Pobřežní IV) případně i pokračování k Balabence.  
V současné době se zpracovává studie, která by měla určit rozsah vlastní stavby Pobřežní VI (úpravy v přímé souvislosti se zprovozněním Pobřežní III) a prověřit některé další záměry a požadavky v širší oblasti, které by se případně realizovaly jako samostatné stavby.  
Termín odevzdání studie je 10/2007.

#### Navržené křižovatky

V pořadí od západu k východu jsou na Pobřežní III navrženy tyto křižovatky a napojení:  
Rohanské nábřeží-Pobřežní III-Šaldova: úplná křižovatka řízená SSZ  
Pobřežní III-Urxova: křižovatka se SSZ, nejsou umožněna levá odbočení z Pobřežní III

#### Možnosti modifikace navržených křižovatek

V souvislosti s potřebami napojení území a především v souvislosti s možným posunem Karlínského mostu z polohy proti Thámově ulici do polohy v prodloužení Urxova by bylo možno provést úpravu ve dvou křižovatkách na Pobřežní III.

Pobřežní III - Urxova: v případě pokračování Urxova na Karlínský most by bylo vhodné doplnit levá odbočení z Pobřežní III. Toto řešení je možno aplikovat i pro potřeby řešeného území, pokud to bude vyžadovat schéma dopravní obsluhy uvnitř této jeho části. Je však nutno prokázat výpočtem dostatečnou kapacitu světelně řízené křižovatky po této úpravě.

Pro řešené území byl zpracován projekt Maniny – příprava území, který řeší jeho „vyčištění“ před vstupem investorů. Obsahem projektu jsou demolice stávajících staveb a konstrukcí, kácení vzrostlých dřevin a keřů, nutné přeložky IS, rušení nepotřebných IS a hrubé terénní úpravy (v zásadě se jedná o srovnání terénu po přímce od linie protipovodňové ochrany k hraně Pobřežní III).

| Název díla                                                | Identifikační číslo dokumentu |      |    |    |    |    |     | Část dokumentace/ stránka |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------|------|----|----|----|----|-----|---------------------------|
| <b>Ověřovací studie mostu Holešovice – Karlín 2. fáze</b> | 07                            | 4663 | 00 | 00 | 00 | 00 | 000 | <b>A - Analýza 10</b>     |



## 4 - Technická infrastruktura

popis stavu realizovaných částí, částí v realizaci a postup realizace ve výhledu především ve vazbě na VPS dle ÚP HMP –

- 5/TT/8 – tepelný napáječ Prosek – Libeň
  - 8/TT/8 - tepelný napáječ Rohanský ostrov
  - 9/TT/8 – napojení zdroje na EHOL na PTS
  - 49/TK/8 - plocha retenční nádrže Karlín,
- rekonstrukce kanalizační sítě (vč. stoky „B“)...
- 50/TK/8 - plocha retenční nádrže Libeň

### Významné stavby technické infrastruktury

Součástí výše zmíněných dopravních staveb jsou i pátevní inženýrské sítě, které zajistí možnosti napojení přilehlých rozvojových území. Jedná se o kanalizace (splaškové, dešťové), vodovody, plynovody a horkovody.

V rámci staveb Pobřežní III, 1. a 2. etapa dochází k přeložce proplachovacího kanálu v úseku od ul. U Invalidovny k ul. Štorchova. 1. etapa je již realizována, 2. etapa je ve výstavbě. Další pokračování až do bazénů Libeňských doků je předmětem samostatné stavby Pobřežní III, 3. etapa. Na tuto část proplachovacího kanálu je vydáno pravomocné ÚR. V současné době se zpracovává studie přeložky PK v úseku od River Diamond k začátku přeložky v Pobřežní III, 1. etapa (v úrovni ul. U Invalidovny). Jde o kombinaci otevřeného koryta a zatrubněných úseků.

Kromě toho jsou v širší oblasti připravovány následující stavby, uvedené samostatně v platném ÚPn hl. m. Prahy

#### 8/TT/8 – tepelný napáječ Rohanský ostrov

Jde o pokračování horkovodu budovaného v Pobřežní III od ul. Šaldovy do území mezi ul. Rohanské nábřeží a linií protipovodňové ochrany, který nahrazuje část trasy rušené 5/TT/8. Tento horkovod by měl zásobovat zde vznikající novou zástavbu (Rivergardens, Riverdiamond atd.). Část od Šaldovy po Riverdiamond by měla být vybudována v rámci stavby Rivergardens. V současné době se projednává DÚR této stavby. Zde je ovšem trasa horkovodu vedena podél Rohanského nábřeží, vlastně v trase původního návrhu ÚPn (část trasy zrušené v 5/TT/8), nikoli středem území, jak je předpokládáno ve změně ÚPn.

#### 49/TK/8 - plocha retenční nádrže Karlín, rekonstrukce kanalizační sítě (vč. stoky „B“)

Na tuto stavbu je zpracována DÚR, v letošním roce má být zpracována 1. část DSP – zpracovatel Hydroprojekt CZ a.s.. Investice PVS zajišťuje OMI MHMP – v zastoupení mandátáře VRV a.s.



## 5 – Fotodokumentace současného stavu



Pohled od budoucí špičky nového Rohanského ostrova



Křižovatka Jateční x Na Maninách – předmostí variant II.a a III.a





Holešovické předmostí – „Na Maninách“ –var III.a



Pohled do Urxovy ulice



Holešovické předmostí var. II.b



Pohled do Thámovy ulice



Holešovické předmostí – var. II.a



Pohled z Thámovy ulice



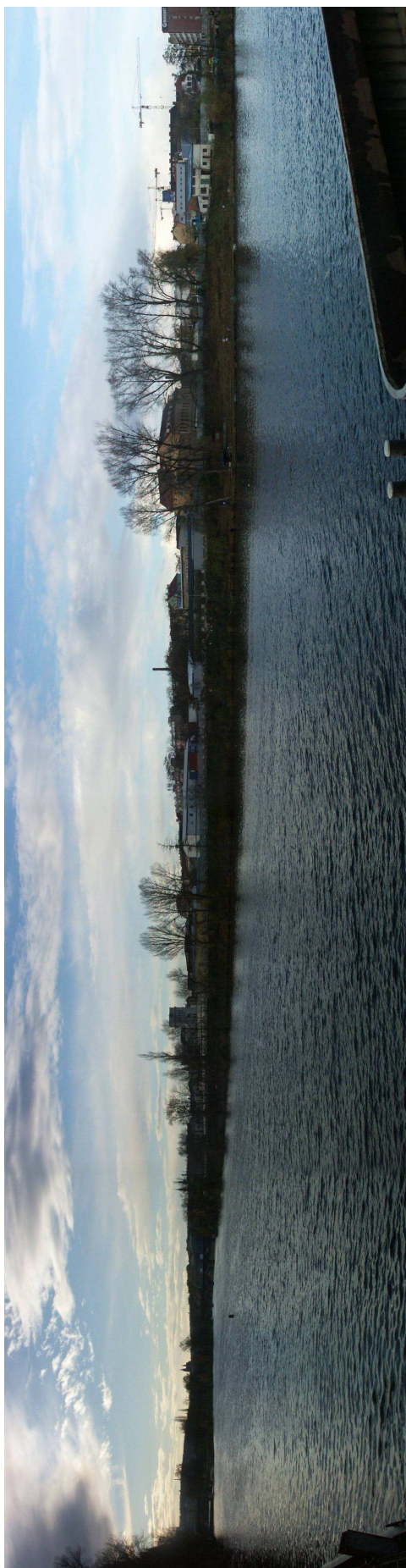
Šaldova ulice



Pohled osou ulice Komunardů



Panorama od budoucí špičky Rohanského ostrova



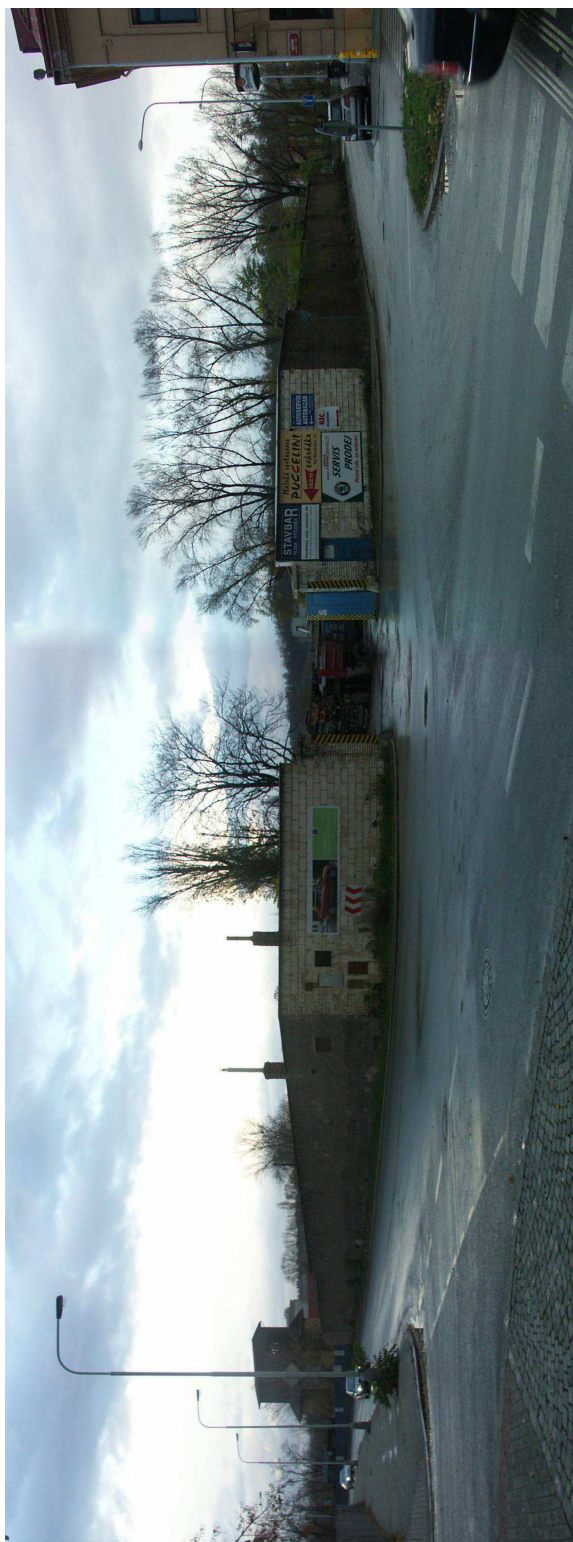
Karlínská strana – betonárka Metrostavu







Pohled z ulice Na Maninách



Křižovatka Jateční x Na Maninách – předmostí var. II.a a III.a



## B. Návrh

- 1 - Širší vztahy
- 2 - Urbanistické souvislosti
- 3 - Dopravní řešení
- 4 - Stavebně technické řešení
- 5 - Technická infrastruktura
- 6 - Zeleň, ÚSES
- 7.- Odhad investičních nákladů
- 8 - Závěry a doporučení

### grafické přílohy:

- Přehledné situace I.a, II.a, III.a 1 : 2 000
- Koncepty variant I.b, II.b, III.b 1 : 2 000
- Požadavky na změny ÚPn – vybrané varianty 1 : 5 000
- Širší vztahy obecně 1 : 5 000
- Koordinační situace – varianty I.a, II.a, III.a 1 : 1 000
- Podélné profily– var. I.a, II.a, III.a 1 : 2 000/200
- Podélné profily Bub. nábf. – var. I.a, II.a, III.a 1 : 2 000/200
- Vybrané příčné řezy – var. I.a, II.a, III.a 1 : 200
- Příčný řez stavidlovou komorou (var. II.a) 1 : 200
- Podélné a příčné řezy mostem (konstrukční) 1:1 000 (100)
- Modelové dopravní zátěže – vybrané varianty



## 1 - Širší vztahy

Nové mostní propojení obou břehů Vltavy mezi Mosty Hlávkovým resp. Negrelliho viaduktem a mostem Libeňským má za cíl především přímé a funkční propojení příslušných městských částí, tedy Holešovic a Karlína. Zároveň však navazuje na významné městské třídy – Bubenské a Rohanské nábřeží. V neposlední řadě pak zpřístupňuje pro oba celky významné aktivity nadmístního významu – Pražskou tržnici na levém břehu pro obyvatele Karlína a budoucí rekreační plochy (Rohanský a Maninský ostrov) na pravém břehu pro obyvatele Holešovic.

Význam tohoto propojení bude i v dalších letech růst vzhledem k již zahájené intenzivní urbanizaci Rohanského nábřeží a prostoru Manin ale i očekávané restrukuralizaci celé řady ploch a bloků na Holešovické straně. Sem je třeba také zahrnout značný potenciál ploch uvolněných železniční v prostoru Bubny – Zátory.

V zásadě by však toto uvažované mostní propojení nemělo rámec citovaných vztahů překračovat a sloužit i pro celoměstské vztahy nebo by se těmto tendencím mělo dokonce restriktivními opatřeními bránit. Obecně byla přijata zásada, že pro návrhy bude uvažováno s přeložkou tramvajové trati z Bubenského nábř. do Jateční ulice

## 2 - Urbanistické souvislosti

Pracovně byly ověřovány varianty, které lze rozdělit jednak podle situování mostu vzhledem k existující struktuře ulic, a jednak podle technického řešení vlastních předmostí – to především na Holešovické straně.

Na pravém břehu se nabízejí pro zaústění předmostí prakticky pouze stopy ulic Thámovy – šířka (vzdálenost stavebních čar) 22 m, Šaldovy – šířka 22 m a Urxovy – šířka 24 m. Na Holešovické jsou to pak ulice Komunardů – šířka 25 m a prostor kolem křižovatky Jateční x Na Maninách (zde nebude pravděpodobně šířka navazujících ulic relevantní). Jedna z variant vedená vizí kolmoodvodního mostu je však zaústěna v mezipoloze kolmo na Bubenské nábřeží (var II.b).

Z vyhodnocení 1. fáze ověřující možnosti propojení Šaldova – Komunardů (SATRA 12.06) vyplývá zásada, že není vhodné na holešovické straně řešit předmostí na úkor stávajícího parku s dětským hřištěm.

### Varianta I.a

Ověřuje směrové vedení vytýčené územním plánem (Komunardů – Thámovy), přičemž vychází z předpokladu stanoveném na 1. výrobním výboru, že nebude uvažováno s existencí tramvajové trati na Bubenském nábřeží (bude přemístěna do Jateční ulice) Návrh se snaží minimalizovat zásahy do profilu ulice Komunardů a křížení s Bubenským nábřežím je uvažováno jako mimoúrovňové. Na Holešovické straně lze očekávat zásah do připojení areálu Pražské tržnice (posouvá se severním směrem). Na Karlínské straně návrh respektuje uspořádání předpokládané projektanty zástavby – River Gardens, přičemž limitní možnosti výškového uspořádání vedly ke konceptu vložení atypického pole se sníženou konstrukční výškou. V zásadě však předpokládané uspořádání navazujícího úseku Thámovy ulice neodpovídá významu komunikace vedoucí na městský most.

### Varianta I.b

Je v zásadě obdobou varianty I.a, ale řeší křížení s Bubenským nábřežím úrovně. Značnou nevýhodou varianty je konflikt nutných nájezdových ramp na Bubenském nábřeží s pohledovým vnímáním areálu Pražské tržnice z protějšího břehu. Z tohoto důvodu nebyla tato varianta na výrobním výboru doporučena k dalšímu podrobnému sledování.

### Varianta II.a

Je navržena jako nejkratší přímé propojení obou břehů od Šaldovy ulice na křižovatku Jateční x Na Maninách, přičemž se snaží vyhnout konfliktu s technickým objektem na stoce B (stavidlová komora). Návrh podobně jako u varianty I.a uvažuje s realizací prvního mostního pole se sníženou konstrukční výškou.

Celá problematika byla konzultována s projektanty Hydroprojektu a bylo konstatováno, že se stopa takto navrženého mostu resp. poloha Šaldovy ulice dostává nad projektovanou retenční nádrž, a bude tedy nutno již v této fázi projekční přípravy navrhovat stropní konstrukci tak aby vyhověla zvýšenému zatížení a to jak od navýšeného terénu, tak od dopravy.

### Varianta II.b

Je vedena záměrem nalézt nejkratší a tedy kolmoodvodní stopu a zároveň se vyhnout problémům s výškovým rozdílem vlastní mostovky a navazující komunikační sítě na Holešovické straně. Úrovně řešení křížení s Bubenským nábřežím se tak dostává do mezipoložky mezi ulicí Komunardů resp. Na Maninách a minimálně by tak rušilo konfiguraci blokové zástavby. Řešení je také proto chápáno tak, že nezbytné rampy Bubenského nábřeží resp. připojovací ramena na most jsou už součástí konstrukce mostu a kompozičně tak dotváří Bubenské nábřeží.

Na Karlínské straně se však stopa navazující Šaldovy ulice těsně přimyká k objektu stavidlové komory, což si zcela určité vyžádá nutnost její rekonstrukce. Nemalé problémy vzniknou i s adaptací připojovacích komunikací a vjezdů na plochy River Gardens.

Zcela vyloučena je pak představa projektantů o možnosti zabudování stavidlové komory do jednoho z objektů. Z těchto důvodů byla varianta vyloučena z podrobnějšího ověřování.

### Varianta III.a

Navazuje na Karlínské straně na ulici Urxovu jejím přímým prodloužením a pak ohybem za hranou protipovodňové ochrany nasměrována do prostoru křižovatky Jateční x Na Maninách. Na Holešovické straně je uvažováno s okružní úrovněovou křižovatkou s Bubenským nábřežím resp. Jankovcovou ulicí, která by měla být vysunuta více k řece z důvodů potřeby optimalizovat podélný profil Holešovického předmostí. Samotná okružní křižovatka zde má relativně příznivé prostorové podmínky a měla by být kompozičně přijatelnější než prosté křížení (možnost zapojení architektonické dominanty).

Na Karlínské straně zatím žádné vážnější limity nebyly shledány, nicméně zaústění do Urxovy ulice nelze považovat ať již z dopravního nebo urbanistického hlediska za optimální.

### Varianta III.b

Je v zásadě modifikací předchozí varianty vycházející z Urxovy ulice na Karlínské straně a řešící připojení na Holešovické straně do prodloužení Jateční ulice. Vzniklé obloukové předmostí však bylo shledáno na výrobním výboru zejména z kompozičního hlediska za neakceptovatelné a varianta tak nebyla doporučena k dalšímu sledování.

| Název díla                                         | Identifikační číslo dokumentu | Část dokumentace/ stránka |
|----------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| Ověřovací studie mostu Holešovice – Karlín 2. fáze | 07 4663 00 00 00 00 000       | B - Návrh 2               |

### 3 - Dopravní řešení

#### ŠIRŠÍ KOMUNIKAČNÍ SOUVISLOSTI

Z hlediska širších komunikačních souvislostí páteřní komunikační funkci mezi centrem města a holešovickým břehem plní sběrná komunikace městského významu vedená z Hlávkova mostu v jedné stopě do Bubenské a v druhé stopě do Argentinské ulice. Obě trasy se na pravém severním břehu Vltavy připojují na Městský okruh a v prodloužení Proseckou radiálou páteřní komunikace směřuje na sever. Na karlínském břehu páteřní komunikační funkci plní Rohanské nábreží připojené na jižní předmostí Hlávkova mostu, které pak spolu s budovaným prodloužením ulicemi Voctářova a Na Žertvách pokračuje až k připojení na Městský okruh v prostoru Balabenky a dále jako Vysočanská radiála směřuje na východ.

Navrhované komunikační propojení Holešovice – Karlín s novým mostem přes Vltavu v žádném případě není koncipováno jako případná další vazba obou těchto páteřních tras. Navrhované propojení představuje komunikaci sloužící vazbám místního charakteru, je určeno a zajišťuje krátké mezioblastní vztahy mezi oběmi sousedními městskými částmi se silným rozvojovým potenciálem.

#### VARIANTNÍ NÁVRHY NOVÉHO PROPOJENÍ

Ve smyslu zadání práce je navrhované komunikační propojení Holešovice – Karlín sledováno ve třech základních pozicích:

Komunardů – Thámova, Na Maninách – Šaldova a Na Maninách – Urxova.

V rámci provedených pracovních jednání byly ve všech třech pozicích předloženy a zvažovány různé varianty navrhovaného komunikačního propojení, které jsou graficky doloženy ve schématech. Na základě jednání s objednatelem (viz Dokladová část) pak byly k dalšímu sledování doporučeny dále uvedené varianty. Všechny navrhované varianty jsou doloženy situačně v grafických přílohách v měřítku 1:2000, vybrané varianty doporučené k dalšímu sledování jsou pak doloženy v grafických přílohách v měřítku 1:1000. V grafických přílohách je doložen jednak návrh komunikačních úprav a uspořádání, dále jsou doloženy příčné řezy šířkového uspořádání mostu v měřítku 1:100. Všechny navrhované varianty nového komunikačního propojení jsou také doloženy podélnými řezy v měřítku 1:2000/200 a to jak v hlavní trase nového propojení tak i případnou výškovou úpravou souvisejících komunikací.

Výškové osazení nového mostu bylo stanoveno ve smyslu závazných opatření vycházejících ze zkušeností povodňové situace ze srpna 2002. Dle předchozích dohod je spodní hrana konstrukce mostu založena na výšce min.+50cm nad úrovní vody v příslušném profilu ze srpna 2002, konstrukční výška mostu je pak podrobně stavebně technicky ověřena a doložena podélným řezem v měř. 1:1000.

Ve smyslu schváleného územního plánu hlavního města je nové propojení obou městských částí řazeno v kategorii ostatních dopravně významných komunikací. Navrhované propojení je řazeno do funkční skupiny sběrných komunikací - třída B2, s poměrně bohatě dimenzovanými oboustrannými chodníky umožňujícími i případné vedení cyklistického provozu. Šířkové uspořádání mostu je navrženo se dvěma jízdními pruhy  $\bar{s}=3,25\text{m}$ , podél kterých je veden dělicí proužek 0,25m a nouzové pruhy  $\bar{s}=2\text{m}$ , volná šířka chodníků je navržena  $\bar{s}=4,0\text{m}$ .

#### Varianta I.a

Varianta I.a v podstatě vychází ze záměrů schváleného územního plánu, nový most na holešovické straně navazuje na prodloužení osy ulice Komunardů a na karlínské straně pak je směřován do osy ulice Thámovy. Návrh vychází ze záměru převedení tramvajové tratě z polohy Bubenského nábreží do Jateční ulice, což umožňuje výškové osazení mostu v nižší niveletě, než se dříve předpokládalo. Bubenské nábreží je pak vedeno ve snížené niveletě podjezdem pod novým mostem s podjezdnou výškou 4,5m. Šířkové uspořádání mostu je v této variantě navrženo v uspořádání se dvěma jízdními pruhy  $2 \times 3,25\text{m}$  a navazujícími nouzovými pruhy, s celkovou šířkou mezi zvýšenými obrubníky 11,00m. S ohledem na nutnost navýšení nivelety vozovky v ulici Komunardů je pro zajištění vazeb na areál tržnice navržen nový vjezd do dvora z rekonstruovaného profilu Bubenského nábreží.

#### Varianta II.a

Ve variantě II.a je poloha mostu na holešovické straně vázána na upravovanou křižovatku ulic Na Maninách a Jateční. Od této křižovatky začíná trasa mírně stoupat do průsečné křižovatky s prodloužením Bubenského nábreží. Most je směřován v dlouhé přímce, mírně šikmo k proudnici toku řeky. Vedení komunikace na karlínském předmostí je vázáno na nutnost respektování navrhovaných vodohospodářských objektů a je směřováno do prostoru křižovatky ulic Rohanské nábreží a Šaldova. Nutno konstatovat, že tato poloha mostu umožňuje optimální distribuci komunikačních vazeb jak na holešovické tak na karlínské straně, s přehlednou komunikační vazbou na téměř pravidelný roštový komunikační systém obou městských částí. Navrhovaná úprava umožňuje vedení tramvaje jak ve stávající stopě Bubenského nábreží tak i v nově navrhované stopě Jateční ulice.

#### Varianta III.a

Ve variantě III.a, tak jako ve variantě II.a, je poloha mostu na holešovické straně vázána na upravovanou křižovatku ulic Na Maninách a Jateční, za křižovatkou začíná trasa stoupat do navrhované okružní křižovatky s prodloužením Bubenského nábreží. Okružní křižovatka má ve směru Bubenského nábreží poněkud protáhlý elipsovitý tvar, který přispívá ke zlepšení spádových poměrů v prostoru křižovatky. Přímková trasa mostu je na karlínském předmostí obloukem  $R=250\text{m}$  zalomena do trasy směřující do osy Urxovy ulice. Navrhované propojení je přes průsečnou křižovatku na Rohanském nábreží zapojeno až do severní hrany Sokolovské ulice. Navrhovaná úprava rovněž umožňuje vedení tramvajové trasy jak ve stávající stopě nábreží tak i v nově navrhované stopě Jateční ulice.

#### DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ ÚDAJE

Pro všechny doporučené varianty komunikačního uspořádání byly v atelieru dopravy ÚR HMP vypracovány dopravně inženýrské podklady, které obsahují výpočet zatížení dotčených komunikací ve spádovém území navrhovaných komunikačních úprav. V grafických přílohách jsou doloženy hodnoty zatížení komunikací a to jednosměrně v počtu všech vozidel / všech pomalých vozidel v období 0-24 hodin průměrného pracovního dne, bez vozidel pravidelné HD osob a to pro návrhový horizont schváleného územního plánu.

Z uvedených výpočtů vyplývá, že navrhované dvoupruhové uspořádání nového komunikačního propojení v návrhovém horizontu odpovídá předpokládanému zatížení. Obousměrné intenzity provozu na novém mostě se v jednotlivých variantách pohybují ve vyšší kolem hodnoty deseti tisíc vozidel.

Doložené kartogramy křižovatek na obou předmostích dokládají vcelku rovnoměrné zatížení jednotlivých křižovatkových pohybů.

| Název díla                                         | Identifikační číslo dokumentu | Část dokumentace/ stránka |
|----------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| Ověřovací studie mostu Holešovice – Karlín 2. fáze | 07 4663 00 00 00 00 000       | B - Návrh 3               |



## 4 - Stavebně technické řešení

### Varianta I.a

Most převádí silniční a pěší provoz mezi Holešovickým a Karlínským břehem řeky Vltavy. Z technického hlediska se jedná o spojitý nosník o pěti polích s rozpětími 47,0 + 3x59,0 + 47,0 m na Karlínském břehu doplněný o předpolí tvořené ocelovým mostem s dolní ortotropní mostovkou - tzv. Langerovým trámem o rozpětí 43,5 m – toto řešení bylo navrženo z důvodu nedostatku volné výšky pod mostem.

Celková délka nosné konstrukce kombinovaného přemostění činí 317,250 m, celková délka přemostění pak 314,75 m. Nosná konstrukce hlavního mostu je navržena z dodatečně předpjatého betonu, příčný řez je komorový se dvěma samostatnými komorami oddělenými střední stěnou. Šířka nosné konstrukce mostu je celkem 18,9 m, celková šířka mostu je 19,5 m. Ze středů rozpětí polí směrem k mezilehlým podpěrám průřez mostu výškově nabíhá. Konstrukční výška ve středu rozpětí polí činí 1,6 m, v podporách nabíhá na hodnotu 2,8 m.

Dolní a boční stěny komorového průřezu taktéž nabíhají, a to od čtvrtin rozpětí polí směrem k podporám. Spodní stavba je navržena železobetonová monolitická, tvoří ji pět pilířů – z toho jeden sdružený pro uložení obou odlišných konstrukcí - a dvě krajní opěry. Založení krajních opěr a dvou posledních pilířů je navrženo na vrtaných velkopřůměrových pilotách, pilíře umístěné v korytě řeky Vltavy jsou založeny na masivních železobetonových blocích budovaných ve dvojítech těsněných jímkách.

### Varianta II.a

Most převádí silniční a pěší provoz mezi Holešovickým a Karlínským břehem řeky Vltavy. Z technického hlediska se jedná o spojitý nosník o čtyřech polích s rozpětími 47,5 + 2x70,0 + 58,0 m na Karlínském břehu doplněný o předpolí tvořené ocelovým mostem s dolní ortotropní mostovkou - tzv. Langerovým trámem o rozpětí 49,0 m – toto řešení bylo navrženo z důvodu nedostatku volné výšky pod mostem. Celková délka nosné konstrukce kombinovaného přemostění činí 295,5 m, celková délka přemostění pak 293,0 m. Nosná konstrukce hlavního mostu je navržena z dodatečně předpjatého betonu, příčný řez je komorový se dvěma komorami oddělenými střední stěnou. Šířka nosné konstrukce hlavního mostu je celkem 18,9 m, celková šířka mostu je 19,5 m.

Ze středů rozpětí polí směrem k mezilehlým podpěrám průřez mostu výškově nabíhá. Konstrukční výška ve středu rozpětí polí činí 1,60 m, v podporách nabíhá na hodnotu 3,0 m. Dolní a boční stěny komorového průřezu taktéž nabíhají, a to od čtvrtin rozpětí polí směrem k podporám. Spodní stavba je navržena železobetonová monolitická, tvoří ji čtyři pilíře – z toho jeden sdružený pro uložení obou odlišných konstrukcí - a dvě krajní opěry.

Založení krajních opěr a dvou posledních pilířů je navrženo na vrtaných velkopřůměrových pilotách, pilíře umístěné v korytě řeky Vltavy jsou založeny na masivních železobetonových blocích budovaných ve dvojítech těsněných jímkách.

### Varianta III.a

Most převádí silniční a pěší provoz mezi Holešovickým a Karlínským břehem řeky Vltavy. Z technického hlediska se jedná o spojitý nosník o šesti polích s rozpětími 48,0 + 2x61,0 + 2x52,0 + 35,0 m. Celková délka nosné konstrukce činí 310,5 m, celková délka přemostění pak 307,5 m.

Nosná konstrukce mostu je navržena z dodatečně předpjatého betonu, příčný řez je jednokomorový s oboustrannými konzolami. Šířka nosné konstrukce mostu je celkem 15,4 m, celková šířka mostu je 16,0 m. Ze středů rozpětí polí směrem k mezilehlým podpěrám průřez mostu výškově nabíhá. Konstrukční výška ve středu rozpětí polí činí 1,60 m, v podporách nabíhá na hodnotu 21,7 m. Dolní a boční stěny komorového průřezu taktéž nabíhají, a to od čtvrtin rozpětí polí směrem k podporám.

Spodní stavba je navržena železobetonová monolitická, tvoří ji pět a dvě krajní opěry. Založení krajních opěr a dvou posledních pilířů je navrženo na vrtaných velkopřůměrových pilotách, pilíře umístěné v korytě řeky Vltavy jsou založeny na masivních železobetonových blocích budovaných ve dvojítech těsněných jímkách.

| Název díla                                         | Identifikační číslo dokumentu |      |    |    |    |    |     | Část dokumentace/ stránka |   |
|----------------------------------------------------|-------------------------------|------|----|----|----|----|-----|---------------------------|---|
| Ověřovací studie mostu Holešovice – Karlín 2. fáze | 07                            | 4663 | 00 | 00 | 00 | 00 | 000 | B - Návrh                 | 4 |

## 5 - Technická infrastruktura

### TRUBNÍ SÍTĚ

#### (vodovody, kanalizace, plynovody a horkovody)

Ve všech variantách řešení se z hlediska trubic sítí jedná o řešení mostu v prostředí trubic sítí městských systémů rozvodů. Zásadní stávající trubic sítí v zájmové oblasti je na levém břehu kmenová kanalizační zděná cihlová stoka „B“ profilu 700/1200 – 1200/2000 mm probíhající podél Bubenského nábřeží, spolu s příslušnými objekty na ní – spojnou komorou s napojením z výstupního objektu shybky pod Vltavou, oddělovačem deště s výustním objektem do Vltavy a spojnou komorou s napojením zděné stoky 600/1000 z ulice Jateční.

Pod Vltavou je vedena Karlínská kanalizační shybka DN 700 a DN 1000 ( do budoucna se uvažuje s výstavbou nové shybky uložené protivodně vůči stávající ). Na pravém břehu je složitý kanalizační uzel (spojné komory a oddělovače) zejména v oblasti Rohanské nábřeží (DN 3200)-ul.Šaldova (1600/2000). Tento uzel má být v budoucnu přeřazen novou spojnou komorou na nové části kmenové stoky „B“ DN 3200 ( spoj DN 3200 s novou stokou z Šaldovy ulice 1800/2600 ). Na této stoce je vedle retenční nádrže s čerpací stanicí navržena stavidlová komora, výustní objekt a propojení na stávající i na uvažovanou novou shybku pod Vltavou. Dále je zde veden proplachovací kanál DN 1200-DN 1500 ( beton, sklolaminát ). Ostatní kanalizační řady v oblasti jsou kameninové DN 250-DN 300.

Vodovodní řady jsou převážně litinové DN 150-DN 400. Plynovodní řady na levém břehu jsou NTL ocelové, převážně DN 150, na pravém břehu je rozveden STL TPE DN 110 – DN 225.

Dle jednotlivých prověřovaných variant řešení jsou předpokládány dopady do stávajících systémů ( i s ohledem na předpokládaný stav zatím navrhovaných úprav stáv. sítí – zejména v tomto zájmovém území kanalizační řešení v oblasti Karlína ) následující :

#### Varianta I.a :

Na levém břehu zvýšení stávajícího terénu v ul.Komunardů nemá funkční vliv ( mimo úprav výšek šachet ) na stávající stoku „B“ 700/1250 mm , kterou navrhované řešení kříží, ale má vliv na kanalizační řad DN 300 ( resp.DN 250 ) v ul.Komunardů – úpravy výšek šachet a přeřazení přípojek uličních vpustí a nového odvodnění výjezdové rampy k mostu. Výstupní objekt kanalizační shybky pod Vltavou, spojná komora na stoce „B“, ani oddělovač deště s výustním objektem do Vltavy z této stoky ( u Bubenského nábřeží ) by novou úpravou vozovky neměly být dotčeny. Do stávající stoky 700/1250 je napojeno odvodnění nově navrhované komunikace Bubenského nábřeží podcházející mostní konstrukci.

Detailnějším výškovým řešením nových povrchů v této variantě dojde k přeložce části stávajícího vodovodu DN 200 ( resp. DN 150 ) na Bubenském nábřeží a v ulici Komunardů v délce cca 180,0 m a zrušení plynovodu NTL DN 150 tamtéž v délce cca 190,0 m po jeho nové ukončení. Mírné zahlobení stávajícího terénu na pravém břehu Vltavy u Rohanského nábřeží nemá vliv na blízký Proplachovací kanál DN 1200 ani na ostatní trubic sítě. Zde je pouze navržen odvodňovací kanalizační řad výjezdové rampy k mostu.

#### Varianta II.a :

Při napojení na stávající výškové uliční řešení u této varianty (km 0,00 ) nedojde k dopadům na stávající trubic sítě ( kromě úprav výšek kanalizačních šachet ). Situačně je na levém břehu navrhovanou úpravou zasažena zejména stoka „B“ 1200/2000 ( resp. 800/1430 ) u Bubenského nábřeží a napojení kanalizační shybky pod Vltavou – 1600/2000 .ale zvýšení vozovky by nemělo mít zásadní vliv na stávající kanalizační systém ( dna stok kol 180,0 m n.m. ).

Detailnějším výškovým řešením nových povrchů v této variantě by mohlo dojít k výškovému přeřazení stávajícího vodovodu DN 100 v ulici Jateční a V háji a příp.plynovodu NTL OC DN 150 v ulici Jateční .

Na pravém břehu Vltavy tato varianta zasahuje do nově navrženého řešení kanalizačního uzlu PPO Karlín – do navržené retenční nádrže, ale musí zohlednit i navržený provozní objekt-hradidlovou komoru i novou spojnou komoru stoky DN 3200 z Rohanského nábřeží s novou stokou 1800/2600 z ulice Šaldova , příp. nová výpust do Vltavy ( tyto objekty by v době případné výstavby mostu měly být patrně již , zcela nebo částečně, v provozu ). Proplachovací kanál podchází i tuto variantu v dostatečné hloubce a úprava by se týkala pouze šachet.

Z vodovodů se jedná pouze o přeložku řadu DN 200 ( cca 60,0 m ) z důvodu snížení stávajícího terénu u konce komunikací k mostu, a u plynovodů o řad STL OC DN 200 tamtéž ( cca 40,0 m ).

#### Varianta III.a :

Na levém břehu dojde při této variantě rovněž k nutnosti úprav výšek šachet a vstupů do kanalizačních objektů na stoce „B“ a návazných řadech. Odvodňovací řady nájezdových ramp k mostu jsou napojeny na stávající kanalizační síť. Stávající vodovody v ulicích Jateční a V háji ( DN 100 ) a plynovody NTL PE 110 v ulici Na Manínách a NTL OC DN 150 v ulici Jateční by novým řešením neměly být zásadně ovlivněny.

Na pravém břehu dojde pouze k přeložce stávajícího vodovodního řadu DN 200 ( cca 40,0 m ) vlivem snížení stávajícího terénu.

#### Ochranná pásma

Pro vodovodní a kanalizační řady v Praze je třeba dodržovat Městské standardy vodárenských a kanalizačních zařízení na území hl.m.Prahy, které respektují příslušné normy, platné zákony, vyhlášky a předpisy a pro potřeby Prahy jsou upřesněny a konkretizovány.

Nejmenší dovolené vodorovné vzdálenosti sítí od souběžných podzemních vedení technického vybavení a jejich uložení v silničních komunikacích určuje ČSN 73 6005.

Nejmenší dovolené vodorovné vzdálenosti stok od souběžných vedení plynovodu určují též ČSN 38 6410 a ČSN 38 6413.

Pro plynovody obecně platí ochranná a bezpečnostní pásma uvedená v zákoně č.222/1994 Sb.

#### ELEKTRO - SILNOPROUD

##### ( kabely ED-DP, kabely PREdi a.s.)

#### Kabely ED-DP

Na Bubenském nábřeží na severním chodníku se nacházejí trakční kabely ED-DP. Jedná se o napájecí kabely 201 a-d a 200 a-c. Dále o zpětné kabely Negr.v I-IV, Pražská tržnice I-IV a Jateční I-III.

| Název díla                                         | Identifikační číslo dokumentu | Část dokumentace/ stránka |
|----------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| Ověřovací studie mostu Holešovice – Karlín 2. fáze | 07 4663 00 00 00 00 000       | B - Návrh 5               |



**Kabely PREDi a.s.**

Na Bubenské nábřeží na severním chodníku se nachází kabel 22-AXEKVCEY 3x1x120 mezi TS 5495 a TS 8704. Dále je zde kabel 1-AYKY 3x240+120 mezi TS 5495 a skříní 113/319. Dále vedou z TS2369 kabely 2x 22-ANKTOYPV 3x120 na Rohanské nábřeží proti ulici Šaldova do TS 3245 do TS 1615 a z TS 3253 do TS 3245 vede kabel 22-AXEKVCEY 3x1x120. Dále na Rohanském nábřeží se nacházejí kabely 1-AYKY 3x185+95 a 1-AYKY 3x240+120, které vedou ze skříně 11/26OZ do skříně 11/N85, TS 3251 a TS 3245.

Jižním chodníkem Rohanského nábřeží vedou optotrubky HDPE-Č z, HDPE-H b, HDPE-O b a 2x HDPE-B z. a kabel 110 kV XLPE SAGEM 3x1x1000.

Nově pokládané kabely NN budou uloženy v chodníku na pískovém loži s krytím 0,4m a ve vozovce v obetonované chrániče s krytím 1,0m. Kabely VN budou uloženy v chodníku na pískovém loži s krytím 1,0m a ve vozovce v obetonované chrániče s krytím 1,0m.

**Varianta I.a:**

Pro tuto variantu je nutné přeložit kabel 22-ANKTOYPVs 3x120 z TS 5495 do TS 8704. Kabel bude nahrazen kabelem 22-AXEKVCEY 3x1x120, který povede po Bubenském nábřeží do ulice Jateční.

Dále bude nutné upravit smyčku kabelu 1-AYKY 3x240+120, který vede z TS 5495.

**Varianta II.a :**

Pro tuto variantu je nutné přeložit kabel 22-ANKTOYPVs 3x120 z TS 5495 do TS 8704. Kabel bude nahrazen kabelem 22-AXEKVCEY 3x1x120. Kabel povede po Bubenském nábřeží do ulice Jateční. Dále bude nutné upravit smyčku kabelu 1-AYKY 3x240+120, který vede z TS 5495.

Dále vedou z TS 2369 do TS 1615 a z TS 3253 do TS 3245 kabely 22-ANKTOYPVs 3x120 na Rohanské nábřeží proti ulici Šaldova. Kabely budou nahrazeny kabely 22-AXEKVCEY 3x1x120. Dále se zde nacházejí kabely 1-AYKY 3x240+120, které vedou z TS 3251 do skříně 11/26OZ. Tyto kabely bude nutné upravit do nových tras tak, aby byly vedeny podél popř. kolmo pod novými komunikacemi. Dále bude nutné demontovat TS 7783, která je odpojená od roku 2001 a nepatří PREDi a.s.

**Varianta III.a :**

Pro tuto variantu je nutné přeložit kabel 22-ANKTOYPVs 3x120 z TS 5495 do TS 8704. Kabel bude nahrazen kabelem 22-AXEKVCEY 3x1x120, který povede po Bubenském nábřeží do ulice Jateční. Dále bude nutné upravit smyčku kabelu 1-AYKY 3x240+120, který vede z TS 5495.

Tyto kabely bude nutné upravit do nových tras tak, aby byly vedeny podél popř. kolmo pod novými komunikacemi.

**Ochranná pásma**

Pro sítě elektro je nutné dodržet ochranná pásma dle energetického zákona č.458/200 Sb. Nejmenší dovolené vodorovné vzdálenosti sítí od souběžných podzemních vedení technického vybavení a jejich uložení v silničních komunikacích určuje ČSN 73 6005.

**SLABOPROUD****(kabely Telefonica O2 Czech Republic a.s.)**

Na levém břehu Vltavy jsou trasy sdělovacích kabelů vedeny jižním chodníkem Bubenského nábřeží, severním i jižním chodníkem ulice Jateční a východním chodníkem ulice Jankovcova. Jedná se o úložné trasy s metalickými kabely a trubkami HDPE 40/33. Kabelovody se v dotčeném území nenacházejí.

Na pravém břehu Vltavy se mezi Rohanským nábřežím, Sokolovskou ulicí a Vltavou nachází úložné trasy s metalickými kabely. Kabelovody se v dotčeném území nenacházejí.

**Varianta I.a :**

V této variantě nedojde k dotčení stávajících sdělovacích sítí.

**Varianta II.a :**

V této variantě bude nutné přeložit kabely vedoucí jižním chodníkem Bubenského nábřeží 1x 26DM1,3+28DM0,9 a 2x 12XV0,9 a 1x 26DM1,3+28DM0,9. Dále kabely vedoucí ulicí Jateční v místě křižovatky s ulicí V Háji kabel 1x 3XN a v místě křižovatky s ulicí Na Manínách kabely 1x 3XN, 1x 10XN a 1x 25XN.

Na pravém břehu Vltavy budou přeloženy kabel 1x15XN.

**Varianta III.a :**

V této variantě bude nutné přeložit kabely vedoucí jižním chodníkem Bubenského nábřeží 1x 26DM1,3+28DM0,9 a 2x 12XV0,9 a 1x 26DM1,3+28DM0,9.

Na pravém břehu Vltavy bude přeložen kabel 1x15XN.

**Ochranná pásma**

Ochranné pásmo sdělovacích kabelů, na něž se vztahuje platnost zákona č. 127/2005 Sb. činí 1,5 m od krajního kabelu trasy.

Nejmenší dovolené vodorovné vzdálenosti sítí od souběžných podzemních vedení technického vybavení a jejich uložení v silničních komunikacích určuje ČSN 73 6005.

|                                                           |                               |                           |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| Název díla                                                | Identifikační číslo dokumentu | Část dokumentace/ stránka |
| <b>Ověřovací studie mostu Holešovice – Karlín 2. fáze</b> | 07 4663 00 00 00 00 000       | <b>B - Návrh 6</b>        |

## 6 - Zeleň, ÚSES

Řešené území se nachází v regionálním biocentru R2/20 Rohanský ostrov (varianta II a III), vloženém v nadregionálním biokoridoru Vltavy. Biocentrum je částečně funkční (vodní plocha a částečně břehové porosty). Nábřežní zeleň je součástí celoměstského systému zeleně. Stavba mostu zasáhne do zeleně nábřeží. Úbytek zeleně bude kompenzován novými plochami zeleně se stromofadímí a dosadbou zeleně v nábřežní části.

### Varianta I.a

Navrhovaný most v této poloze nezasahuje do regionálního biocentra R2/20 Rohanský ostrov ani do celoměstského systému zeleně.

Na holešovické straně se klene nad pobřežní zelení, která přímo v konkrétním místě není vysoká, jedná se zejména o menší náletové dřeviny. Most ústí do ulice Komunardů, která je lemována pravostranným stromofadím z mladých kultivarů akátů *Robinia pseudoaccacia*. Na levé straně je několik exemplářů vzrostlých pajasanů *Ailanthus altissima*.

Vzhledem k tomu, že se nájezd na most z ulice Komunardů bude postupně zvedat bude nutné vykácet 4 akáty. Výjezd na Bubenské nábřeží bude zasahovat do plochy určené územním plánem pro zeleň.

Na karlínské straně bude vykáceno jen nezbytné množství zeleně v pobřežním pásu, která se nachází přímo pod mostem.

Návrh:

Náhradou za kácenou zeleň bude vysázeno stromofadímí podél Bubenského nábřeží a doplněn stávající řídký porost ve svahu nábřeží. Parková plocha při nájezdu na Bubenské nábřeží bude řešena samostatným projektem.

Na karlínské straně jsou navržené stromy převzaty z dokumentací výstavby nových obytných souborů ve vazbě na Pobřežní ulici.

### Varianta II.a

Navrhovaný most v této poloze zasahuje do regionálního biocentra R2/20 Rohanský ostrov a do celoměstského systému zeleně.

Toto řešení mostu představuje z hlediska zeleně na holešovické straně kácení čtyř vzrostlých topolů *Populus canadensis* v pobřežním pásu. Jedná se o dřeviny na hranici své životnosti, dosti poškozené provozem na komunikaci a lze předpokládat, že v době výstavby mostu budou již za svým zenitem.

Na karlínské straně dojde k úbytku stromů v pobřežním pásu ve větším rozsahu a to z důvodů nesouvisejících přímo s výstavbou mostu, ale s celkovou obnovou nábřeží. Stromy budou vykáceny při budování nového ramene Vltavy. Z důvodu výstavby mostu bude vykáceno cca 9 stromů v pobřežním porostu a ve směru k ulici Pobřežní.

Návrh:

V této variantě vzniká na holešovické straně mezi Bubenským nábřežím a Jateční větší plocha městské zeleně navazující na stávající parkovou plochu. Zanedbatelná není rovněž plocha východně od nájezdu na most. Toto rozšíření plochy městské zeleně je výrazným přínosem urbanistického řešení. Plochy je třeba řešit komplexně v návaznosti na již stávající parkové úpravy mezi Komunardů a Jateční. V pásu pobřežní zeleně budou

rovněž vysázeny nové dřeviny při respektování požadavků protipovodňových opatření.

Na karlínské straně jsou navržené stromy převzaty z návrhu celkového řešení Rohanského ostrova a z dokumentace výstavby obytných souborů.

### Varianta III.a

Navrhovaný most v této poloze zasahuje do regionálního biocentra R2/20 Rohanský ostrov a do celoměstského systému zeleně.

Toto řešení je na holešovické straně nejnáročnější na zábor zeleně a kácení. Mostu ustoupí porosty v pobřežním pásu a rovněž tři stromy v areálu severně od křižovatky (pajasany *Ailanthus altissima*, a topol *Populus nigra Italica*).

Na karlínské straně bude vykácena část pobřežního porostu a cca 5 stromů v současném areálu Metrostavu.

Návrh:

Urbanistické řešení tohoto návrhu je na holešovické straně velkorysé. Kruhovou křižovatkou doplňují nové plochy zeleně a rovněž významná je plocha městské zeleně navazující na stávající parkové plochy (jako ve variantě II). Komunikace jsou doplněny stromofadímí. Plochy zeleně bude nutné řešit komplexně ve vazbě na stávající parkové plochy.

Navržené stromy na karlínské straně jsou převzaty z dokumentací plánovaných nových obytných souborů.

Na karlínské straně most prochází nad plánovanými rekreačními plochami Rohanského ostrova. Zejména nad dvěma novými vltavskými rameny. Toto umístění mostu snižuje hodnotu rekreačního potenciálu plánovaného využití Rohanského ostrova a celého nábřeží.

### Vyhodnocení variant:

Z hlediska nároku na kácení stromů a úbytek zeleně se jeví nejpříznivější varianta I.a. Je však nutno brát v úvahu časový horizont předpokládané výstavby mostu. Velké topoly, které jsou již dnes na hranici životnosti budou zřejmě pokáceny před započítáním stavby. Naopak dnešní náletové dřeviny a nově vysázené mladé dřeviny mohou vytvořit nový hodnotný porost.

Základním kritériem pro zvolení varianty tedy nebude jen kvalita jednotlivých dřevin, které bude nutno pokácet, ale zejména zapojení mostu do okolí a jeho vazby na funkci okolních ploch.

Zásadní bude ovlivnění prostoru jímž je most veden. Z tohoto hlediska je nejméně vhodná varianta III.a, kde most prochází nad odbočením nově budovaného vltavského ramene a horního vltavského ramene. V těchto místech budou rekreační prostory s vycházkovými trasami a s vyhlídkou na Pražský hrad (Stavba č. 5407 Zvýšení kapacity koryta v oblasti Rohanského ostrova a revitalizace území 2/2007).

Obdobně je narušení rekreačních prostor i ve variantě II.a. Vedení mostu ve variantě I.a vykazuje z navržených řešení nejpříznivější míru dopadu do okolního prostoru.

| Název díla                                         | Identifikační číslo dokumentu |      |    |    |    |    |     | Část dokumentace/ stránka |
|----------------------------------------------------|-------------------------------|------|----|----|----|----|-----|---------------------------|
| Ověřovací studie mostu Holešovice – Karlín 2. fáze | 07                            | 4663 | 00 | 00 | 00 | 00 | 000 | B - Návrh 7               |



## 7 - Odhad investiční náročnosti

Odhad základních nákladů byl proveden v cenové úrovni 1. pololetí 2008. Hodnoty jsou uvedeny v tis. Kč.

|                                                   | Var. I.a       | Var. II.a      | Var. III.a     |
|---------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Mosty                                             | 423 165        | 400 615        | 335 140        |
| Terénní úpravy, komunikace, sadové úpravy         | 59 098         | 42 332         | 55 840         |
| Přeložky trubních sítí                            | 11 955         | 9 035          | 6 395          |
| Přeložky silnoproudů                              | 405            | 575            | 414            |
| Přeložky sdělovacích kabelů                       | 0              | 4 150          | 3 990          |
| <b>CELKEM</b>                                     | <b>494 623</b> | <b>456 707</b> | <b>401 779</b> |
| Nespecifikované práce 10%                         | 34 624         | 31 969         | 28 125         |
| <b>Celkem Základní náklady (Hlava II. + III.)</b> | <b>529 246</b> | <b>488 676</b> | <b>429 904</b> |
| <b>Celkové náklady bez DPH (hlava I až XI)</b>    | <b>677 435</b> | <b>625 506</b> | <b>550 277</b> |

Pokud budeme chtít hledat odpovídající vzájemné relace, tak je nutno podotknout, že varianta III.a se liší konstrukčním řešením s menším šířkovým uspořádáním což nákladovou relaci poněkud zkresluje. Za podmínky stejného konstrukčního řešení pak budou varianty II a III srovnatelné.

## 8 - Závěry a doporučení

Smyslem této studie je především ověřit technické možnosti realizace přemostění mezi Holešovickými a Karlínem v kontextu s dynamickým rozvojem investiční činnosti na Karlínské straně včetně připravovaných úprav na toku Vltavy a jejího Karlínského břehu jako důsledku povodně ze srpna 2002. Sem patří zejména vybudování nových kanálů, které tak vytvoří nově tzv. Maninský resp. Rohanský ostrov.

Na Holešovické straně pak jde především o podrobnější ověření alternativního dispozičního a prostorového uspořádání předmostí a jeho důsledků na potřebné změny územního plánu. Rozhodnutí o tom, která varianta je optimální pak má vést k definování požadavků na nový územní plán a zároveň rozhodovací proces v rámci územních rozhodnutí.

Předkládané varianty jsou po technické stránce v zásadě srovnatelné, a žádná z variant nepředstavuje výraznější komplikace. Varianty I.a a II.a však uvažují s nutností řešit na Karlínské straně první mostní pole atypickým způsobem (konstrukce s nižší konstrukční výškou) tak, aby byla zajištěna požadovaná průtočnost velké vody na úrovni Q 2002 + 50 cm.

Z dopravního hlediska je zřejmě nejvhodnější varianta II.a vzhledem k tomu, že na obou předmostích zajišťuje optimální distribuci dopravních vztahů mezi oběma městskými částmi. V případě varianty I.a se pak vynořuje otázka nezbytnosti realizace územním plánem předpokládaného přemostění pěší a cyklistickou lávkou přes Štvanici, když tuto funkci může plnit alespoň ve vztahu k Pražské tržnici tento most. Uvažovaná lávka by pak mohla být redukována pouze na část mezi Karlínem a Štvanicí. To ostatně souvisí i se skutečností, že na Bubenském nábreží by měla být zrušena tramvajová trať a nově vložena do Jateční ulice.

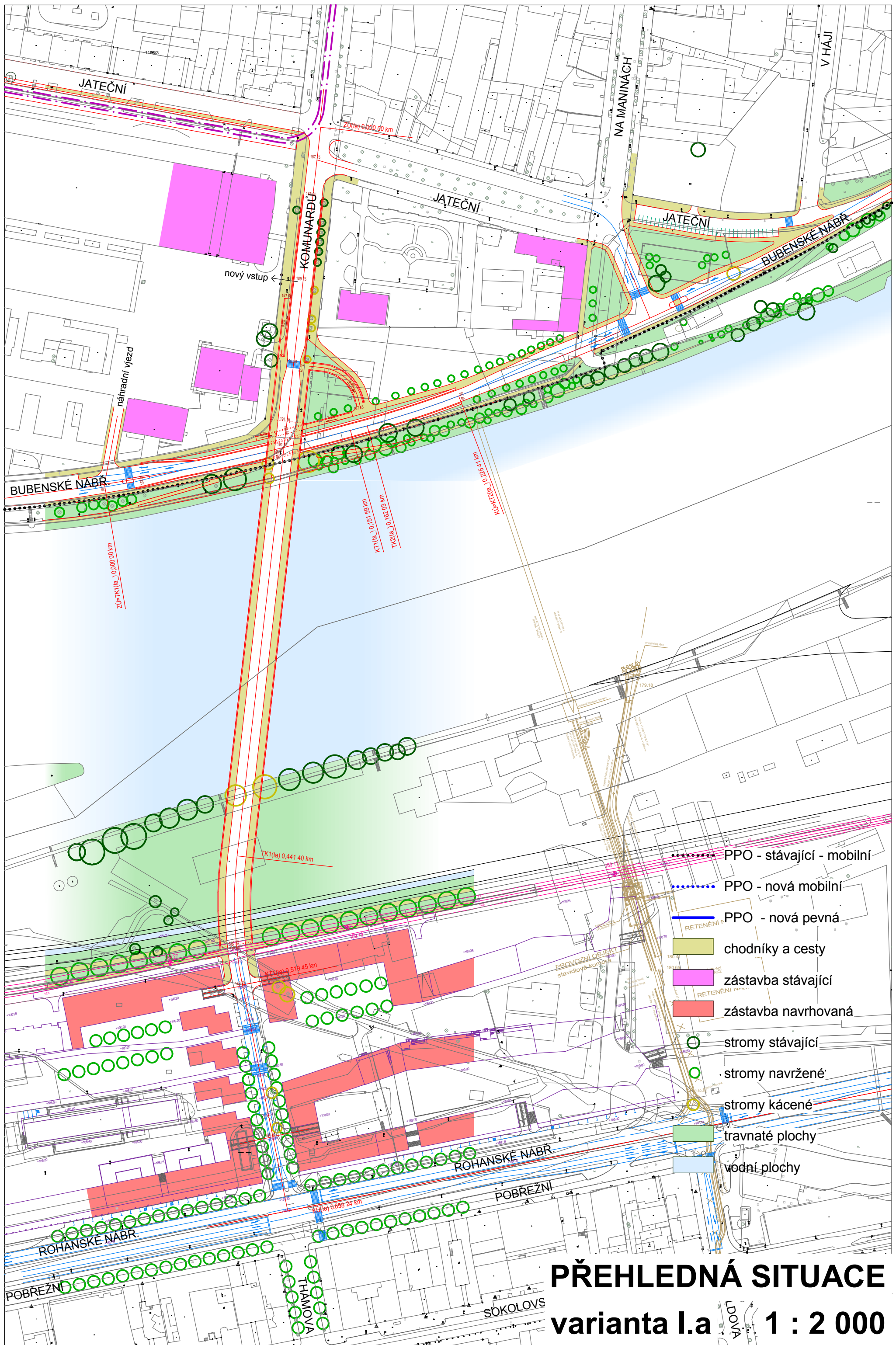
Z architektonického a kompozičního hlediska se jeví jako nejpříjemnější rovněž varianta II.a, a to zejména proto, že je relativně přehledně zapojena do uliční struktury na obou březích a neodklání se tak výrazně od kolmice na řeku jako varianta I.a. Poloha varianty III.a se sice blíží nejvíce ke kolmici na řeku, je však nejdelší a prostorově koliduje s ústím nově uvažovaného kanálu. Rovněž tak směrové zalomení do Urxovy ulice nelze považovat za optimální.

Obecně je nutno konstatovat, že ve variantách I.a a II.a probíhá projekční příprava na investiční výstavbu na Karlínské straně způsobem, který chápe prodloužení Thámovy a Šaldovy ulice jako obslužné komunikace, tedy neadekvátně významu předmostí, byť relativně dopravně ne příliš frekventovaného.

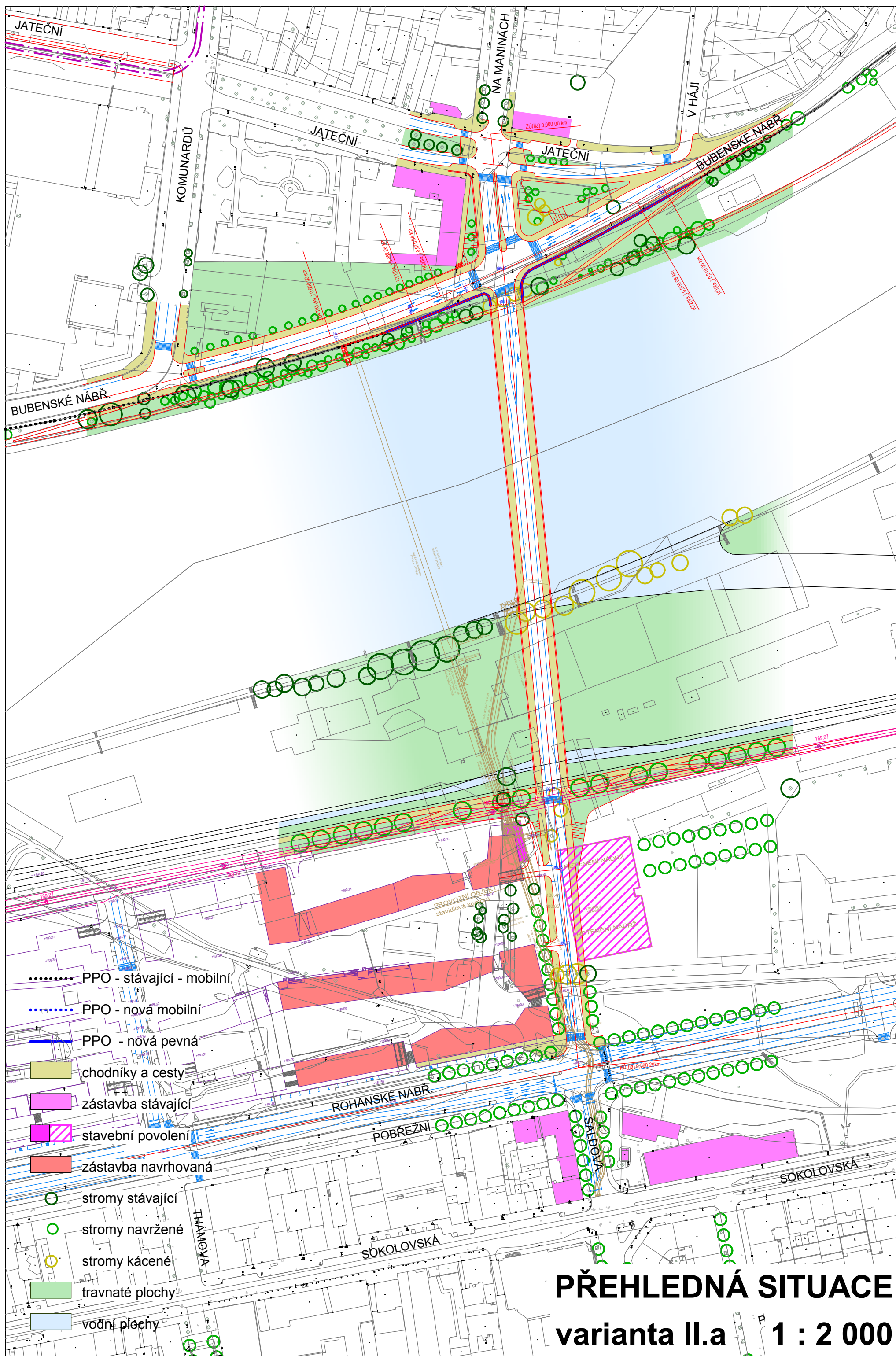
Jak již bylo řečeno, domníváme se, že pro další sledování a projekční přípravu lze doporučit především variantu II.a. Bylo by však velmi vhodné řešit investiční výstavbu a její dopravní obsluhu na Karlínské straně adekvátním způsobem významu předmostí příkladně vložním křižovatkou a z ní teprve řešit obslužné komunikace uvažované zástavby. Naopak jako vhodný námět studie River Gardes se jeví možnost zabudování stavidlové komory na stoce B do jednoho z objektů. S ohledem na budoucí dopravní význam prodloužené Šaldovy ulice je pak ke zvážení funkční náplň přilehlých staveb a jejich podíl bydlení.

Za kolektiv zpracovatelů

Ing.arch. Miroslav Suchý



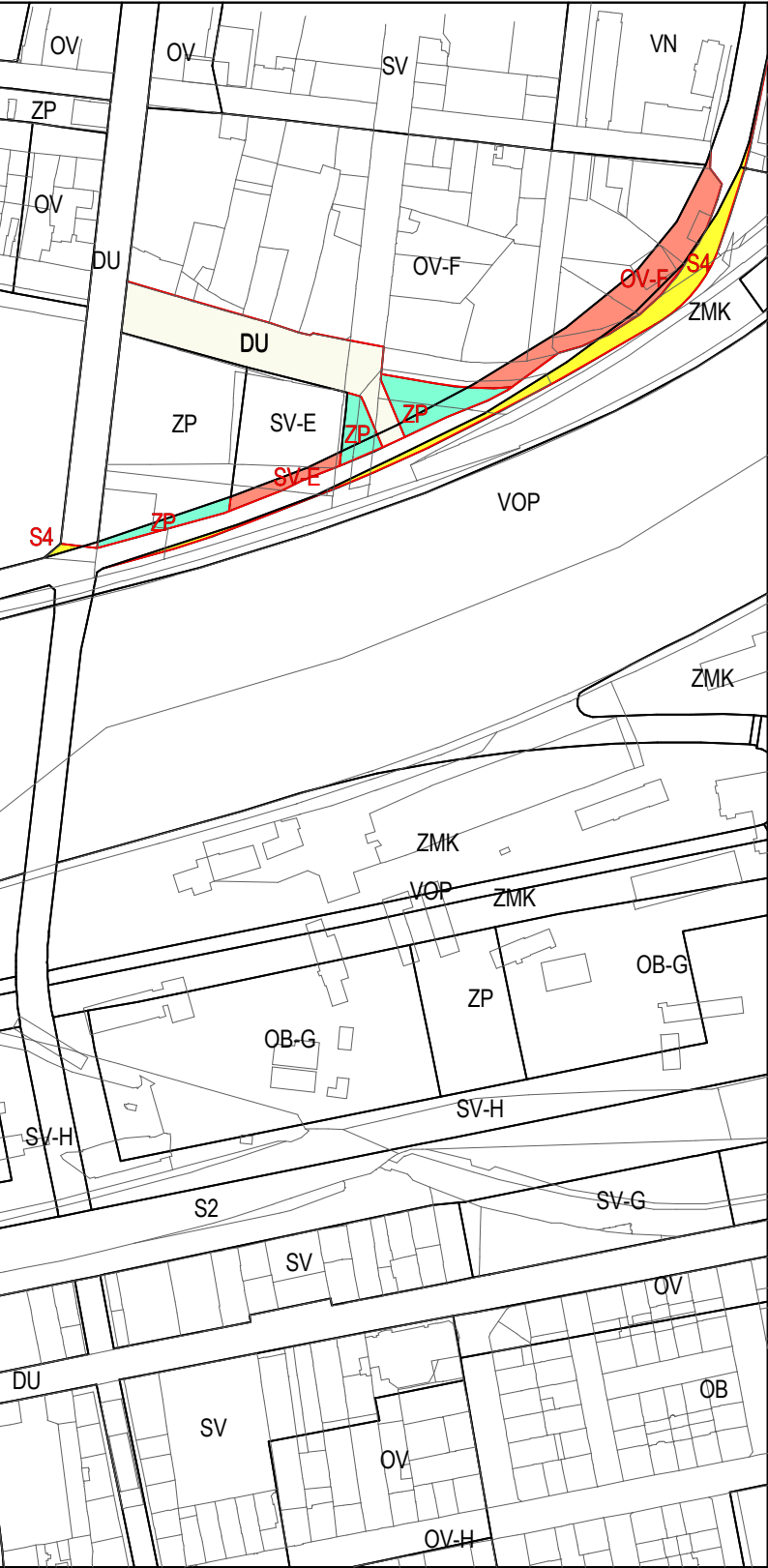




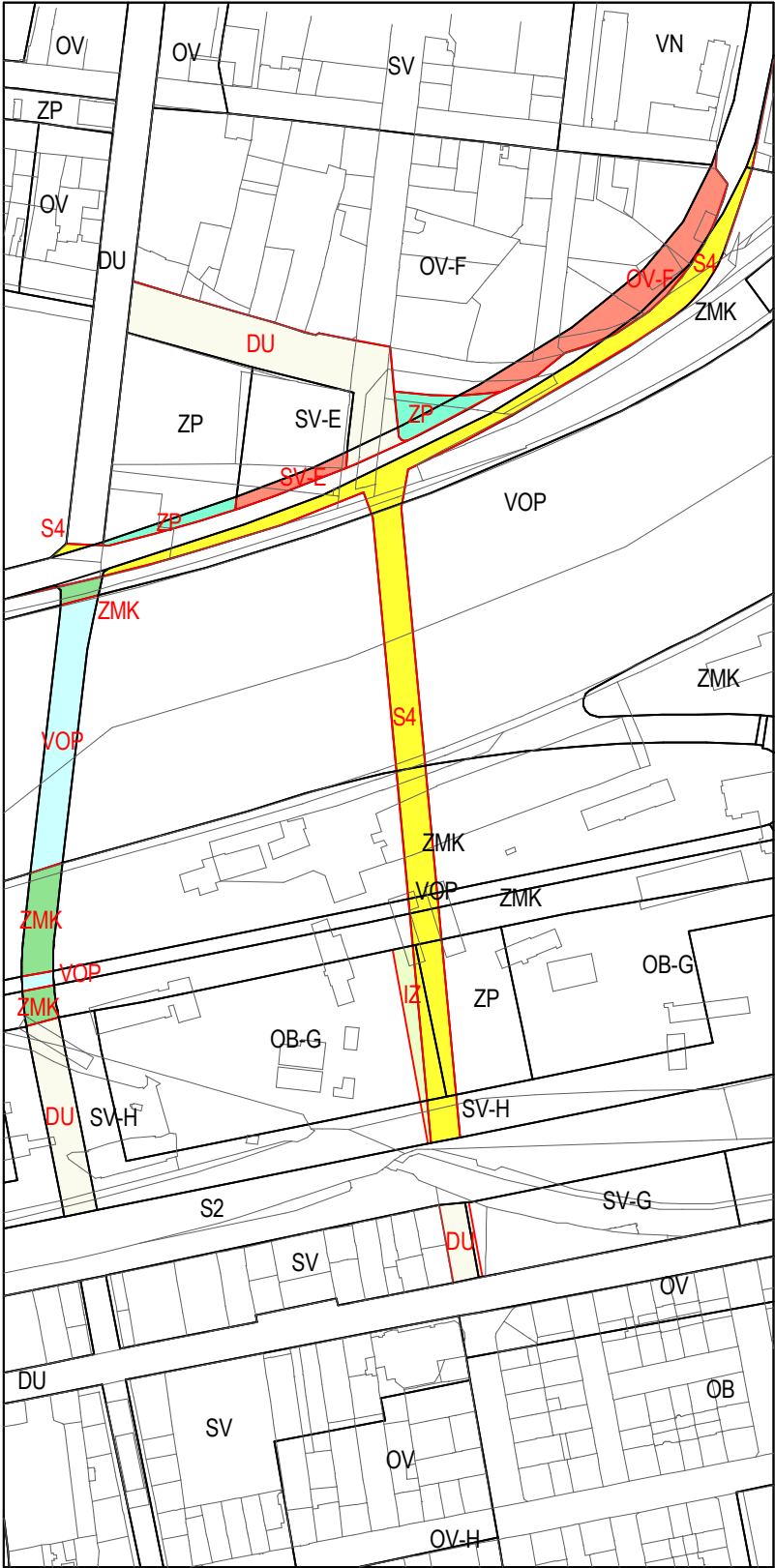




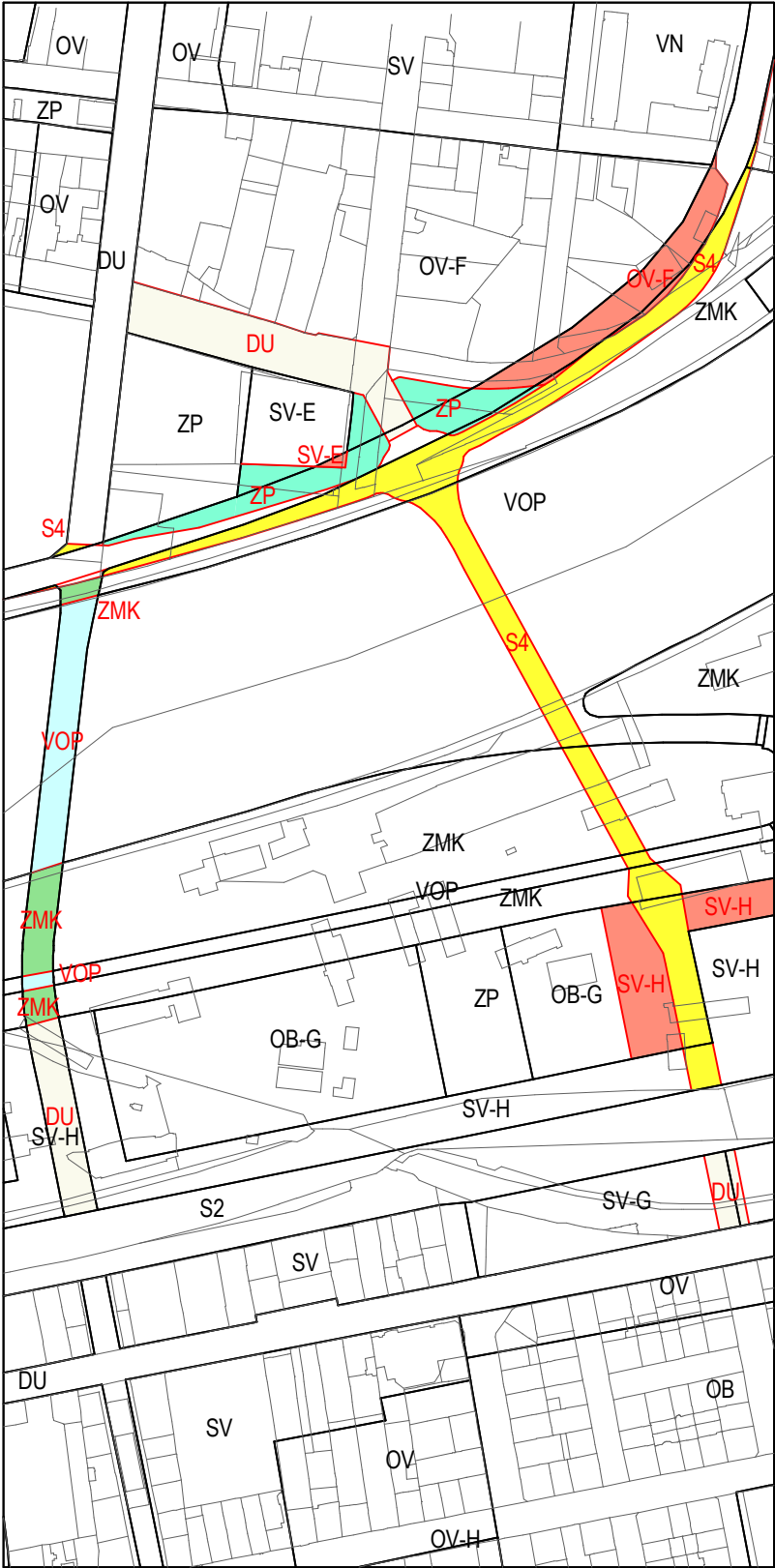




NÁVRH ZMĚNY ÚP  
varianta I.a 1 : 5 000

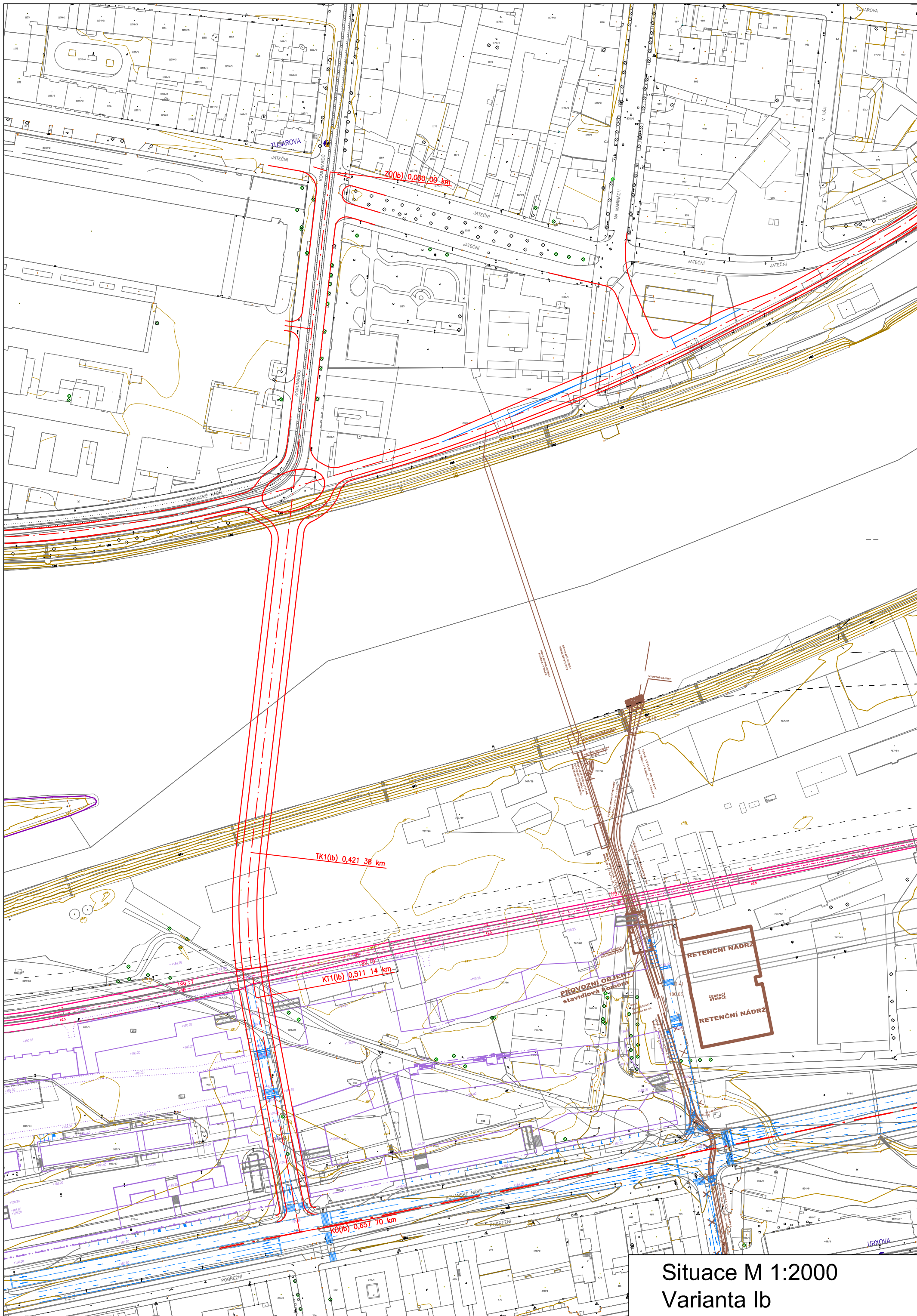


NÁVRH ZMĚNY ÚP  
varianta II.a 1 : 5 000

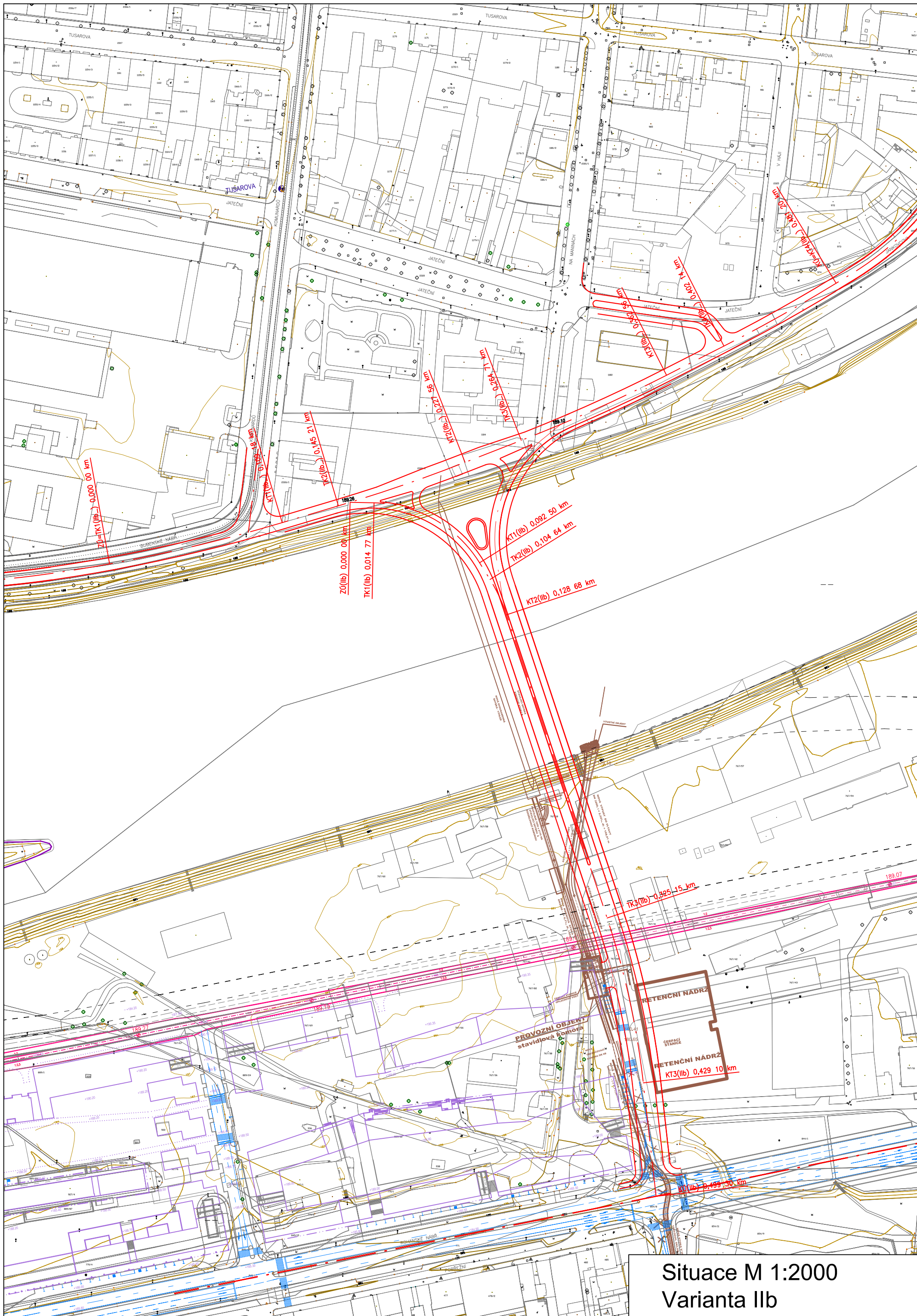


NÁVRH ZMĚNY ÚP  
varianta III.a 1 : 5 000

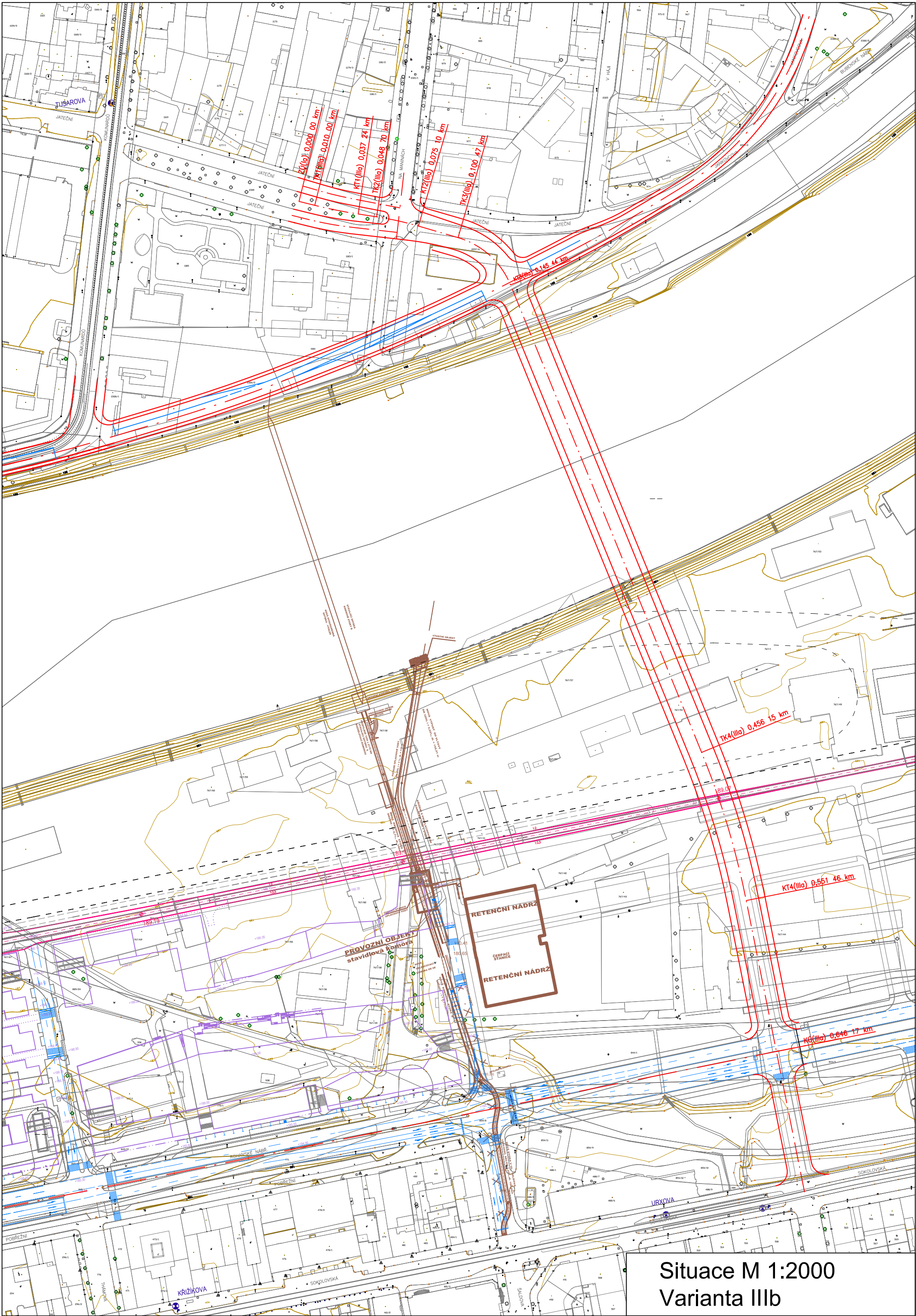






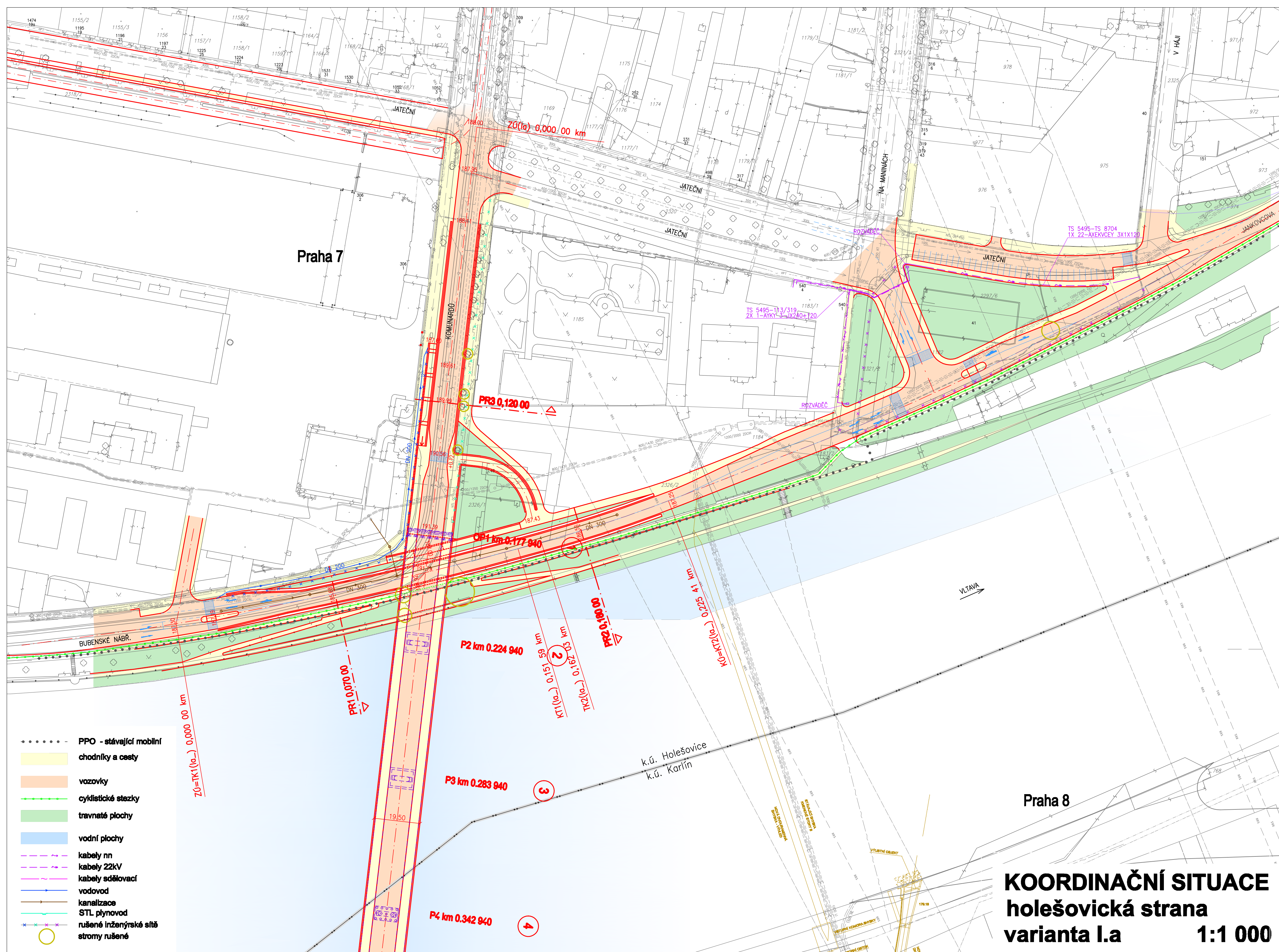






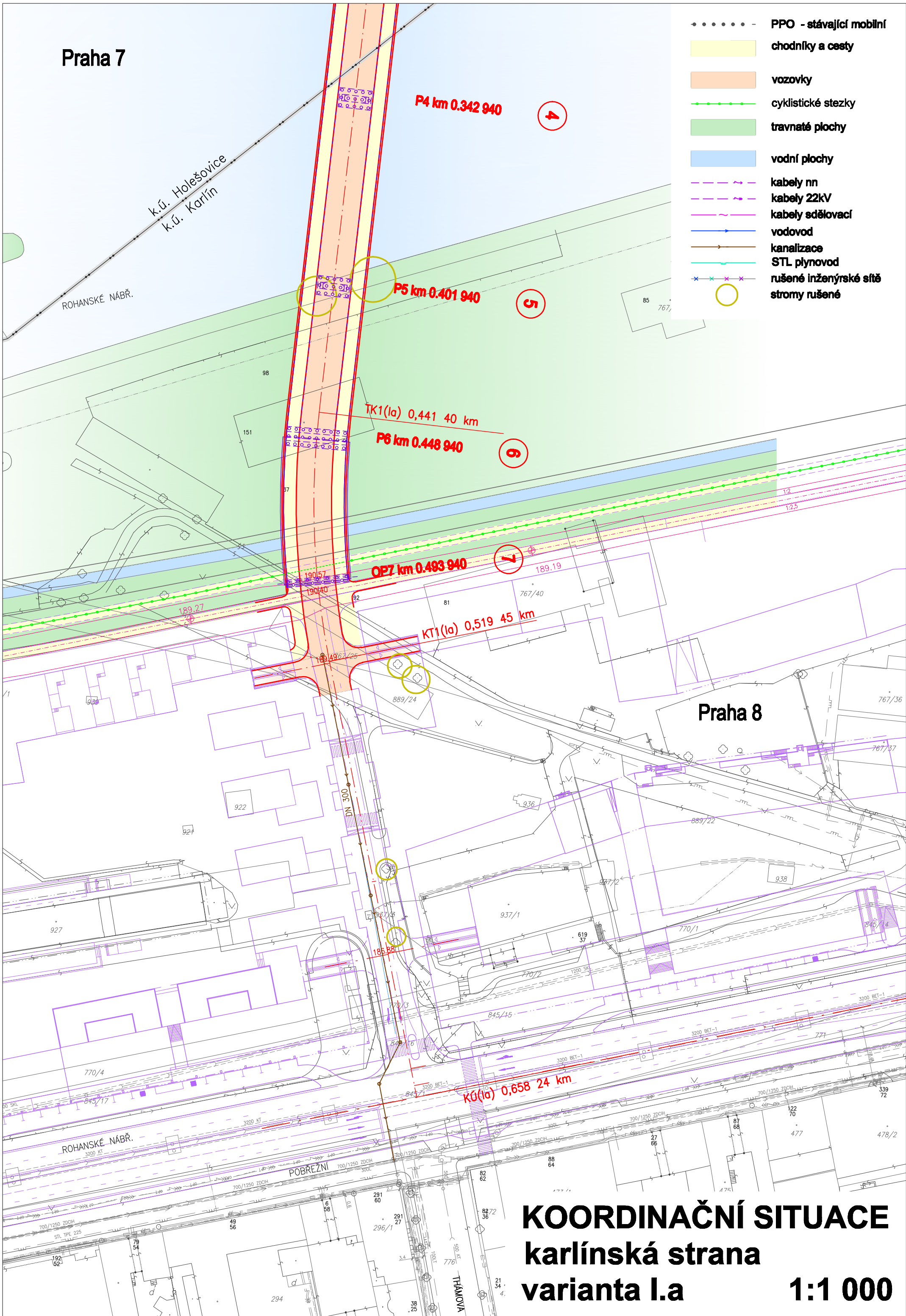
Situace M 1:2000  
Varianta IIIb





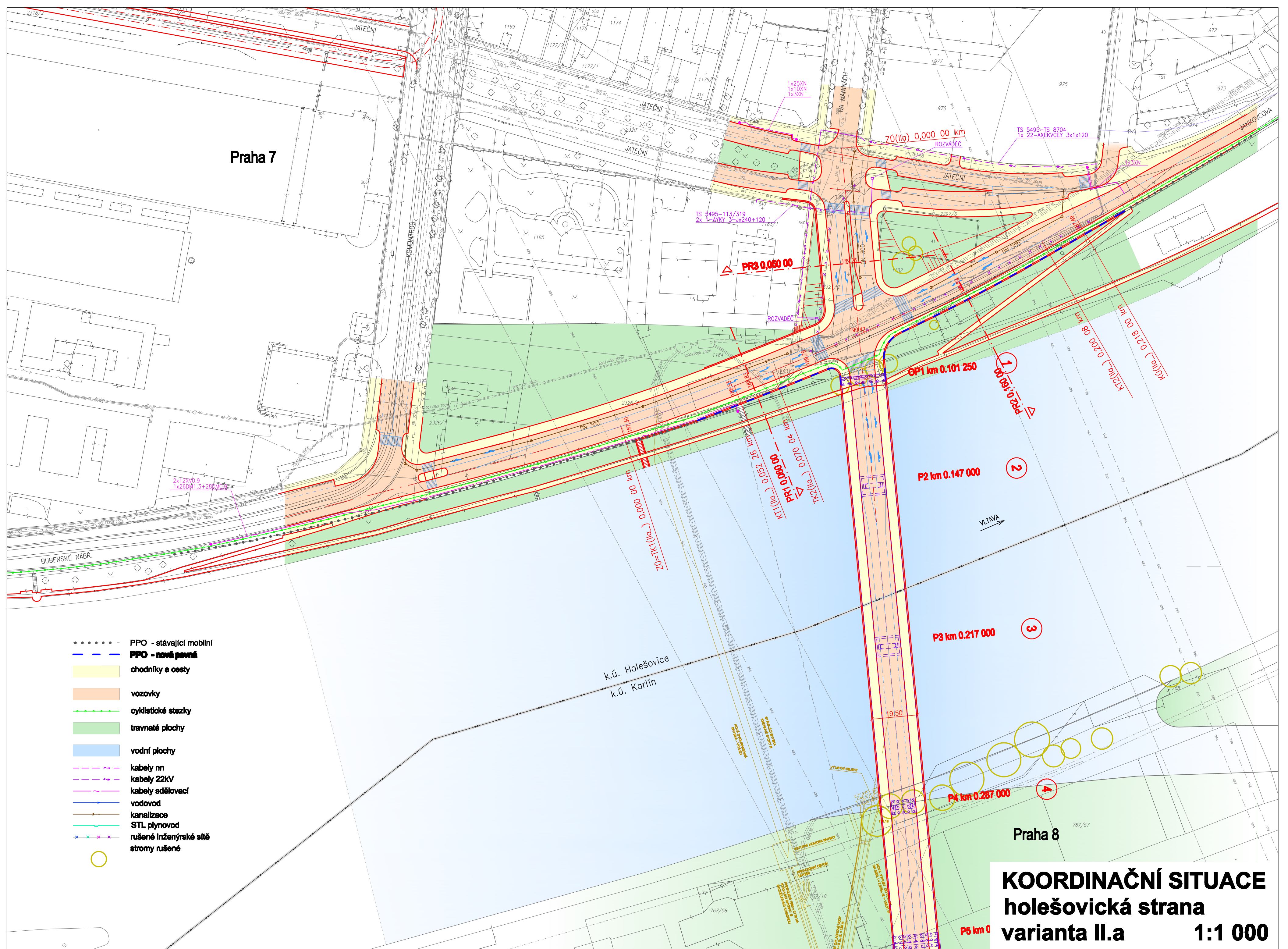


Praha 7

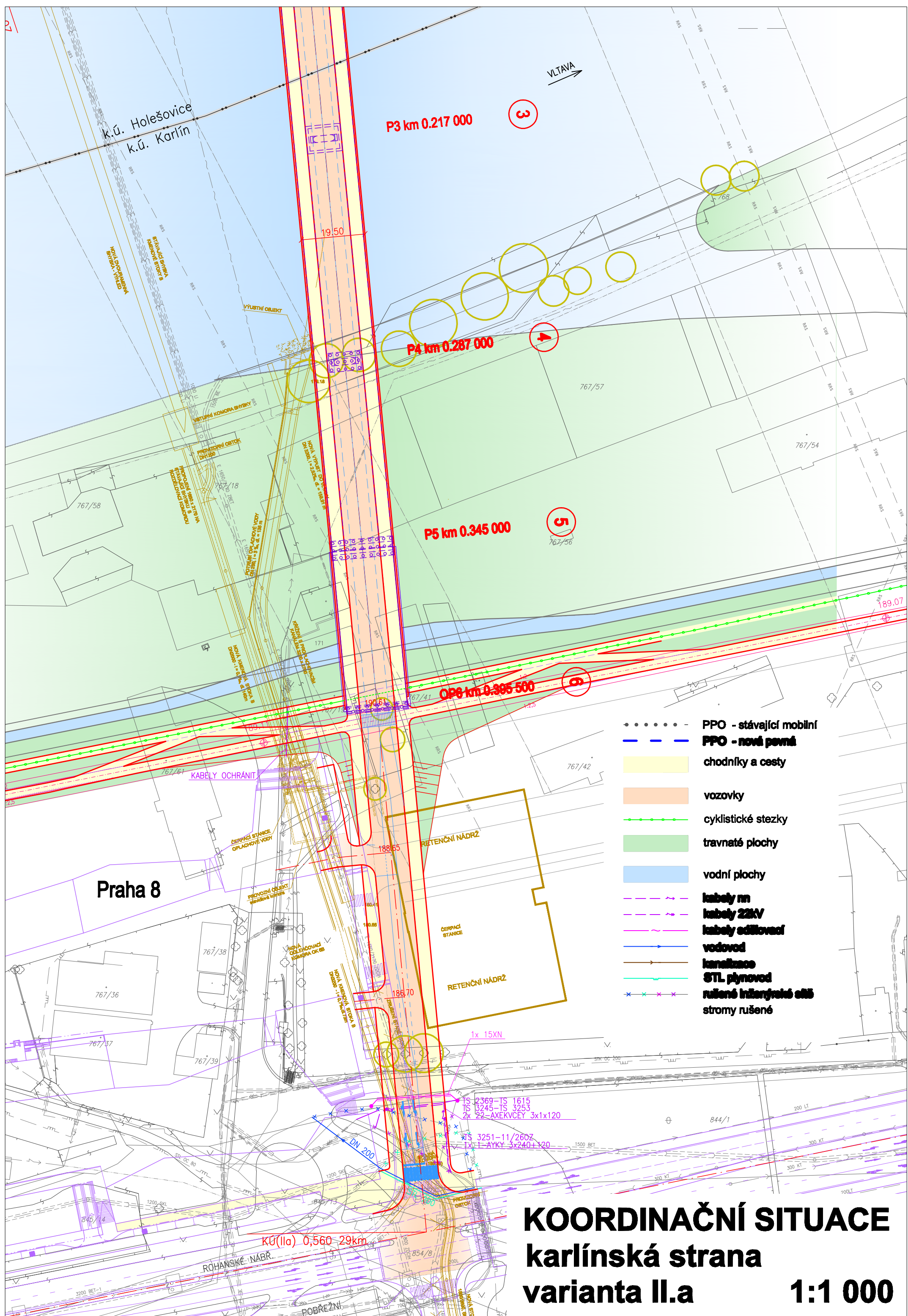


**KOORDINAČNÍ SITUACE**  
**karlínská strana**  
**varianta I.a** **1:1 000**



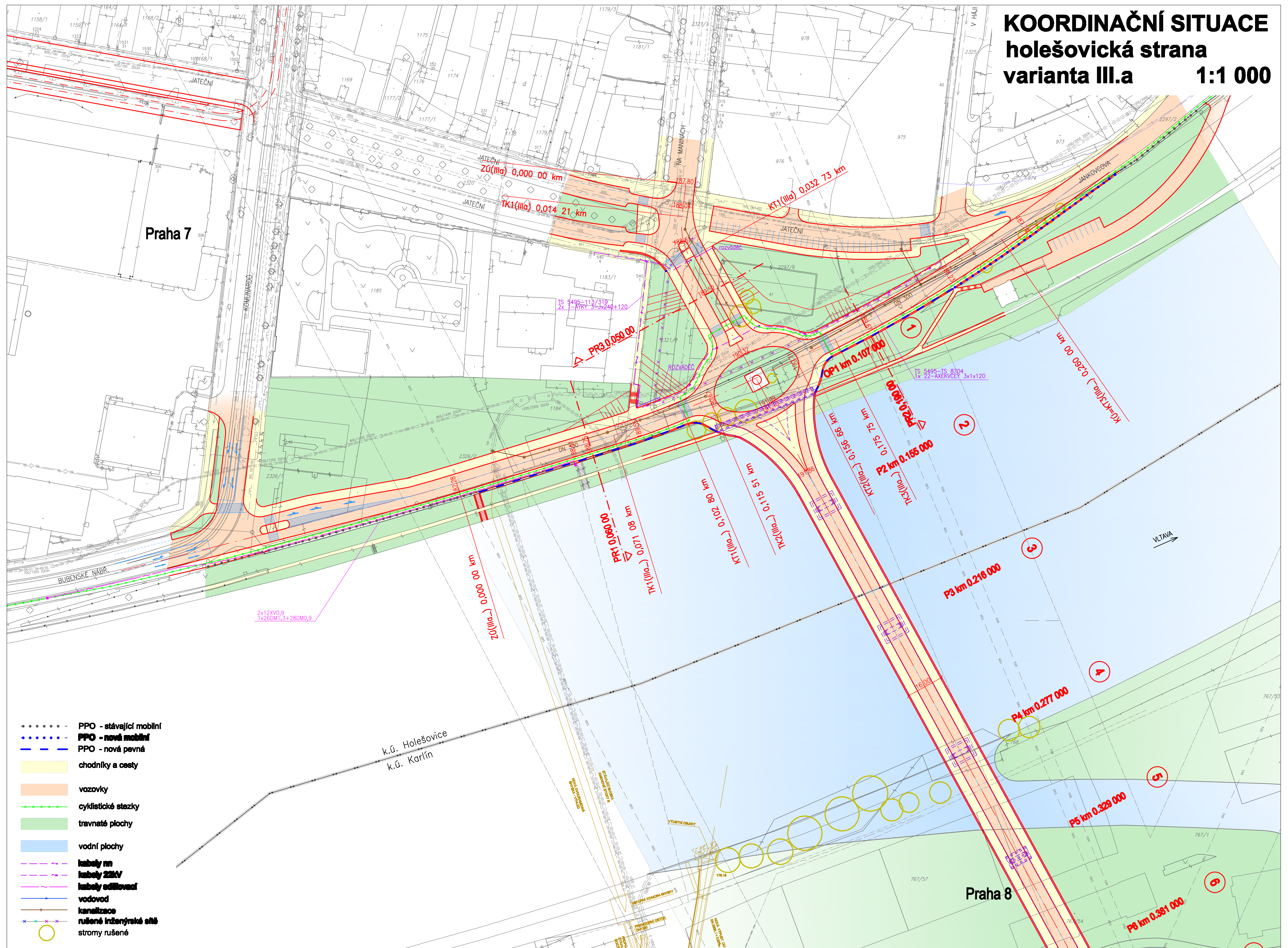








# KOORDINAČNÍ SITUACE holešovická strana varianta III.a 1:1 000



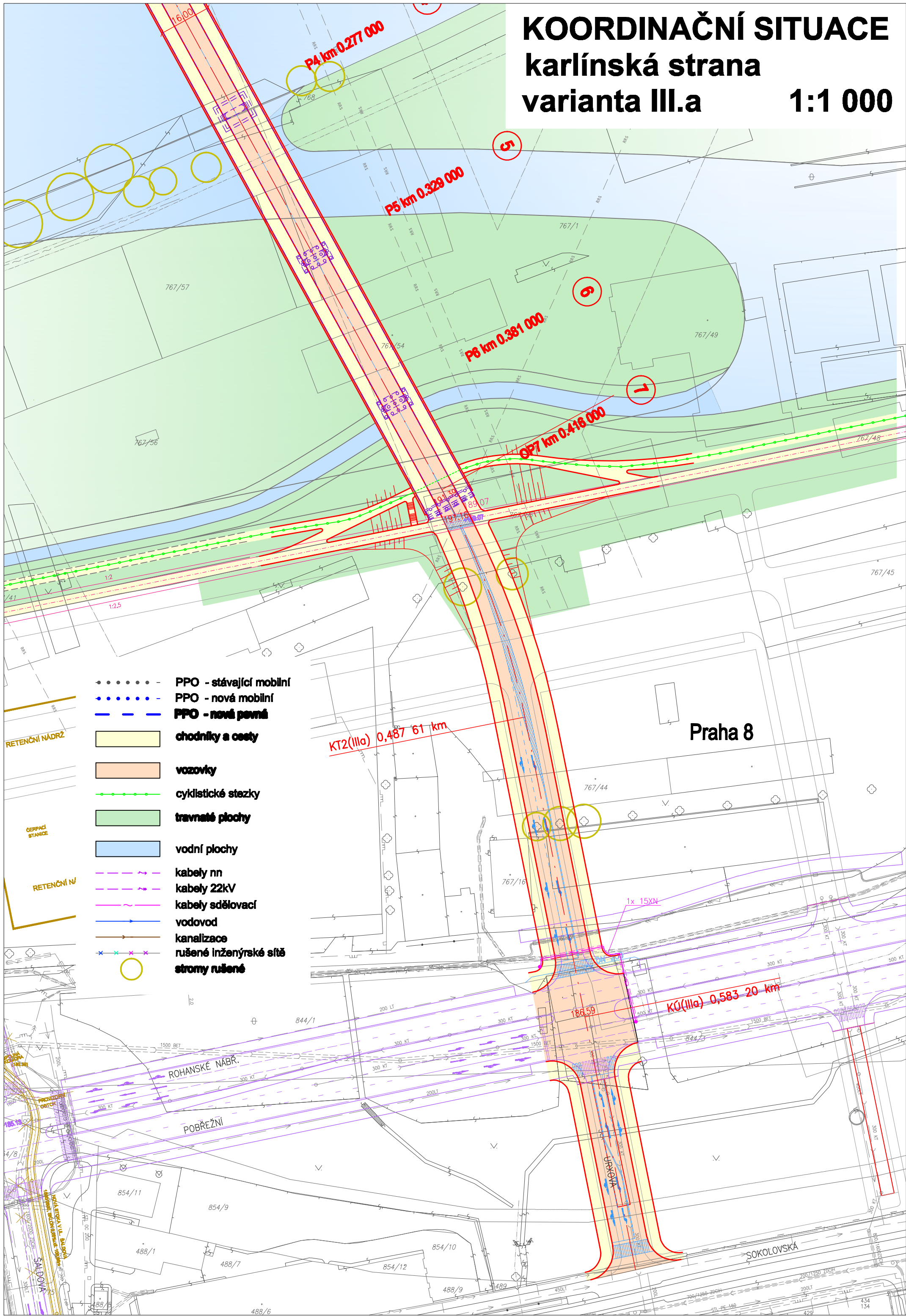


# KOORDINAČNÍ SITUACE

## karlínská strana

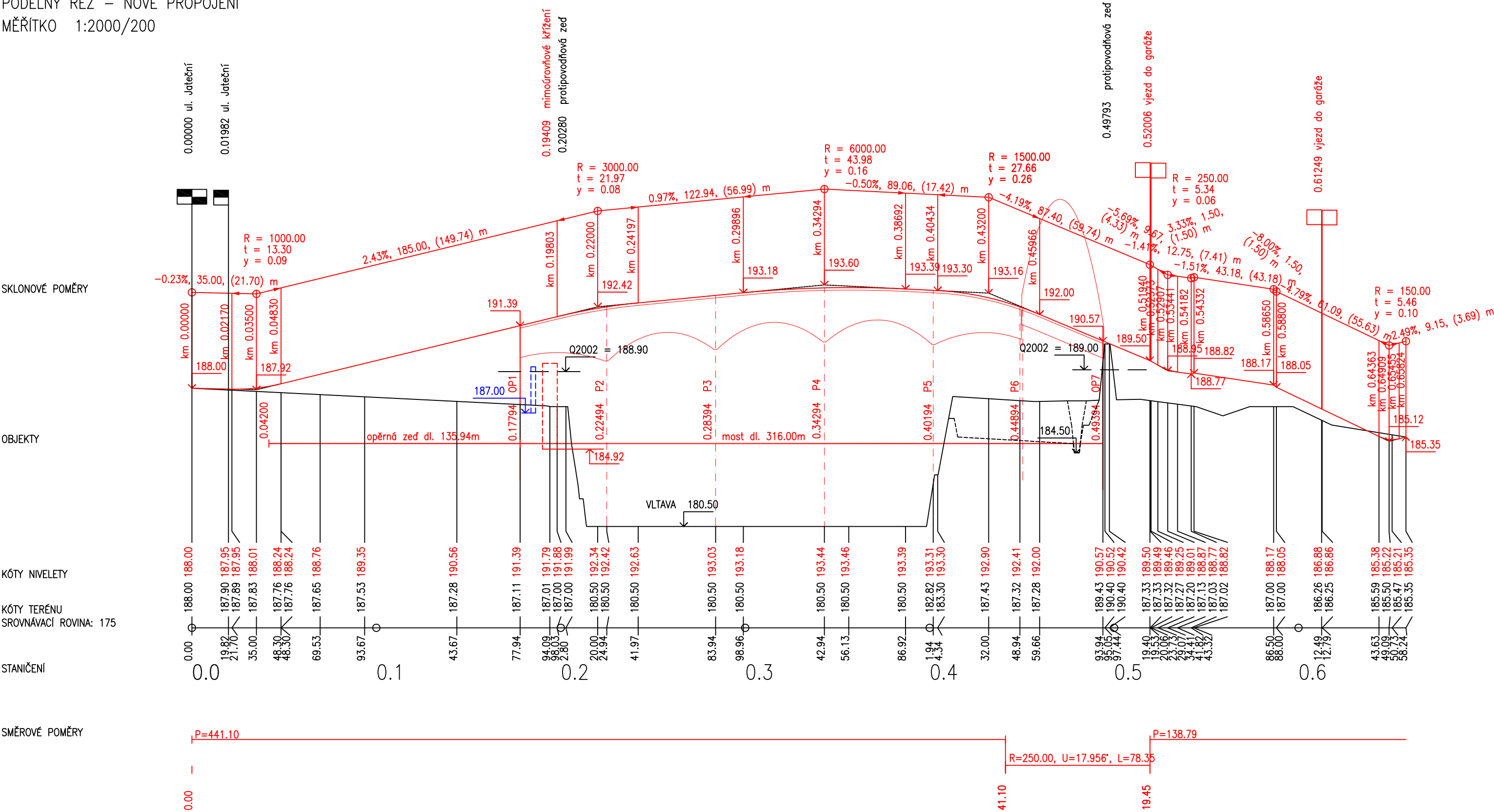
### varianta III.a

#### 1:1 000





VARIANTA Ia  
PODÉLNÝ ŘEZ – NOVÉ PROPOJENÍ  
MĚŘÍTKO 1:2000/200



PODÉLNÝ ŘEZ – M 1:2000/200  
VARIANTA Ia – NOVÉ PROPOJENÍ



VARIANTA IIa  
PODÉLNÝ ŘEZ – NOVÉ PROPOJENÍ  
MĚŘITKO 1:2000/200

SKLONOVÉ POMĚRY

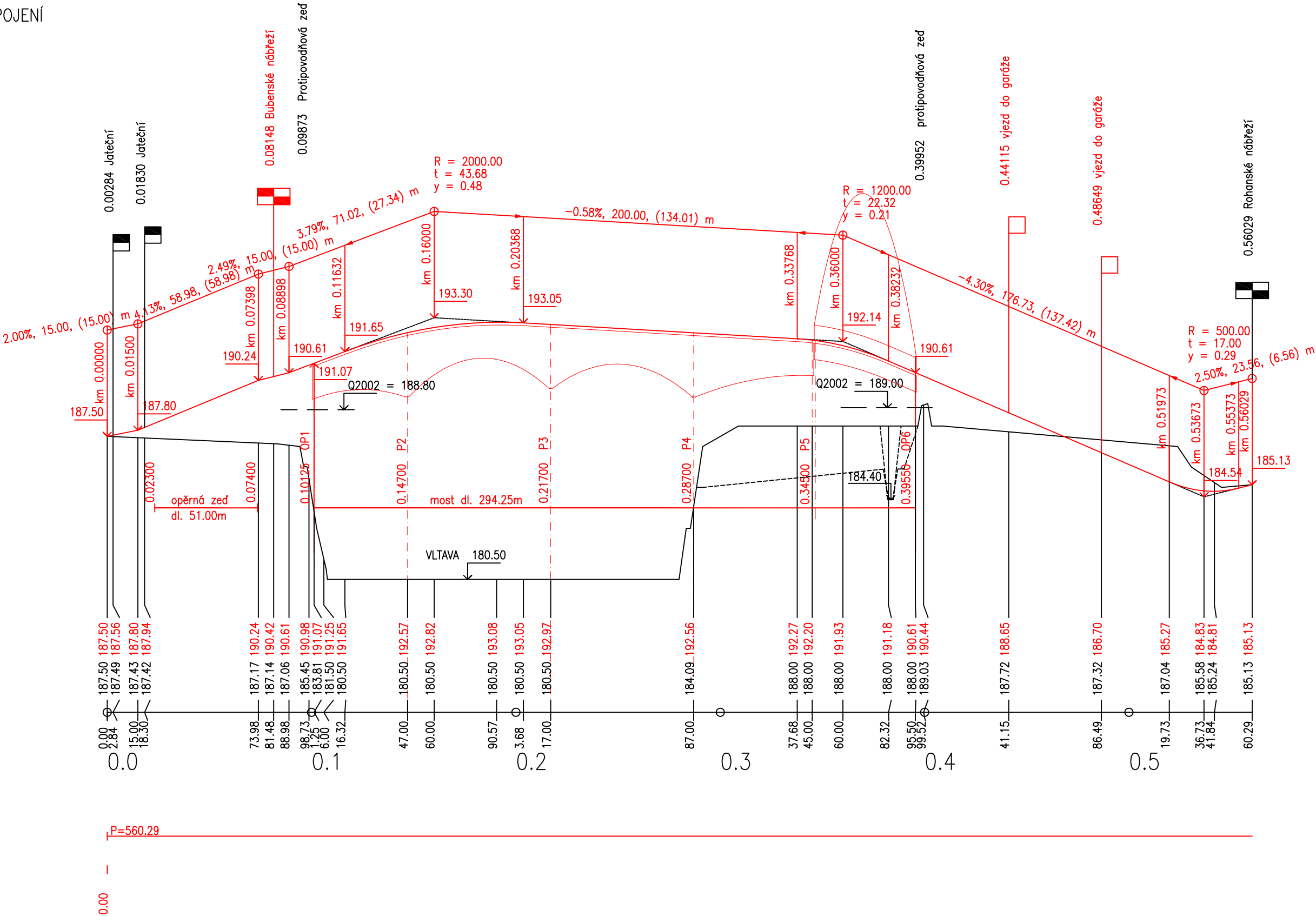
OBJEKTY

KÓTY NIVELETY

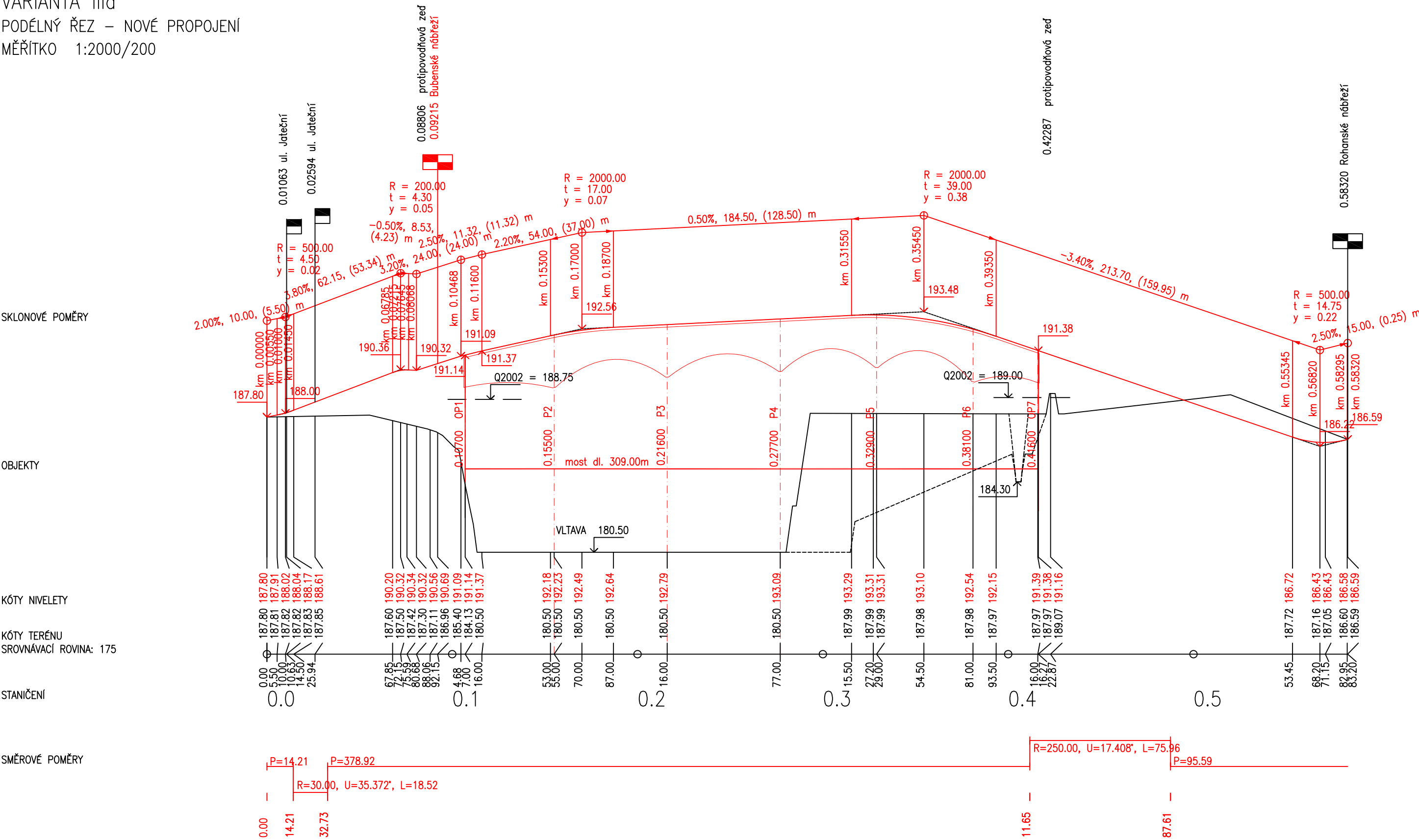
KÓTY TERÉNU  
SROVNÁVACÍ ROVINA: 174

STANIČENÍ

SMĚROVÉ POMĚRY



VARIANTA IIIa  
PODÉLNÝ ŘEZ – NOVÉ PROPOJENÍ  
MĚŘÍTKO 1:2000/200



PODÉLNÝ ŘEZ – M 1:2000/200  
VARIANTA IIIa – NOVÉ PROPOJENÍ



## SKLONOVÉ POMĚRY

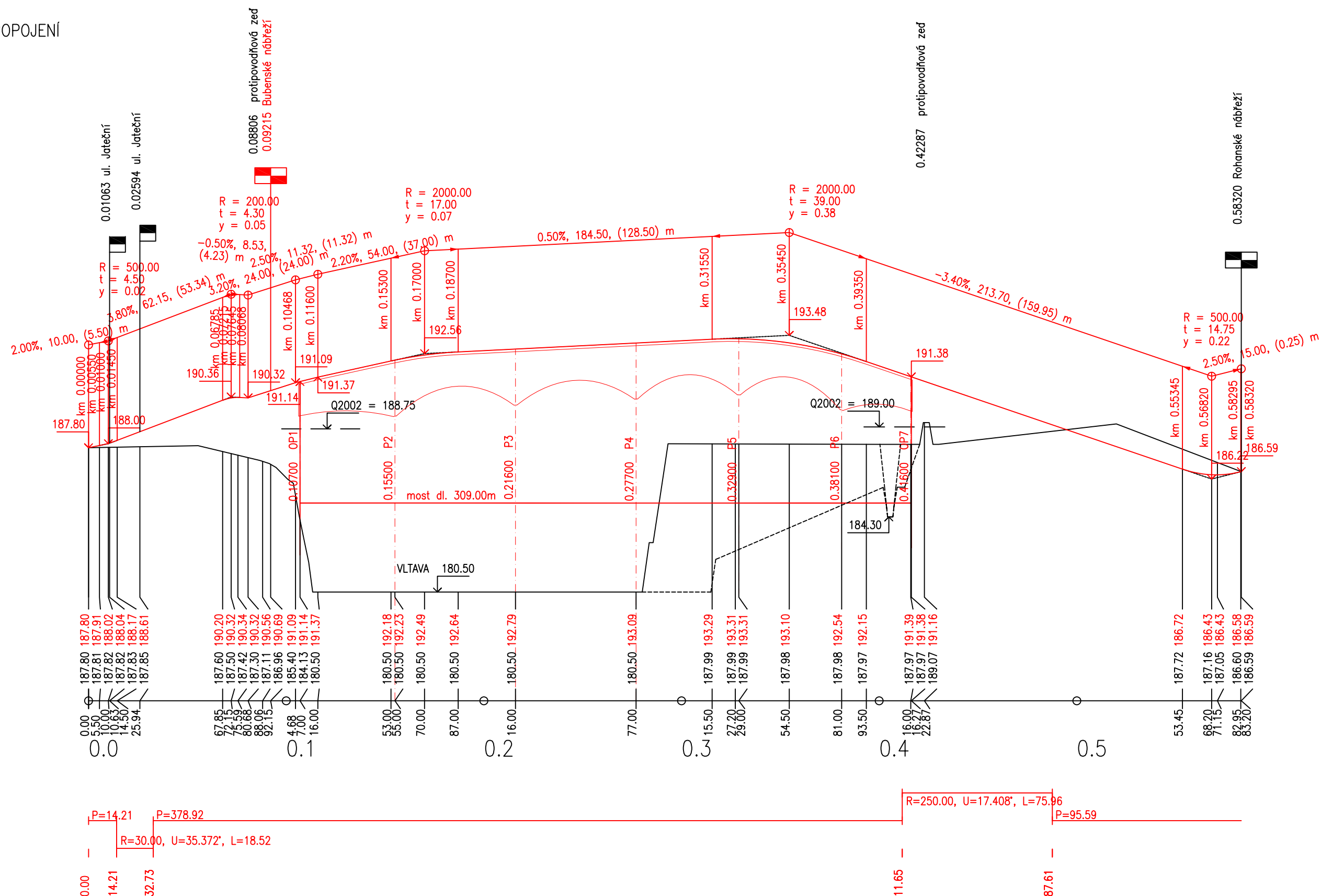
## OBJEKTY

KÓTY NIVELETY

KÓTY TERÉNU  
SROVNÁVACÍ ROVINA: 175

## STANIČENÍ

SMĚROVÉ POMĚRY



PODÉLNÝ ŘEZ – M 1:2000/200  
VARIANTA IIIa – NOVÉ PROPOJENÍ

VARIANTA Ia  
PODÉLNÝ ŘEZ – BUBENSKÉ NÁBŘEŽÍ  
MĚŘITKO 1:2000/200

SKLONOVÉ POMĚRY

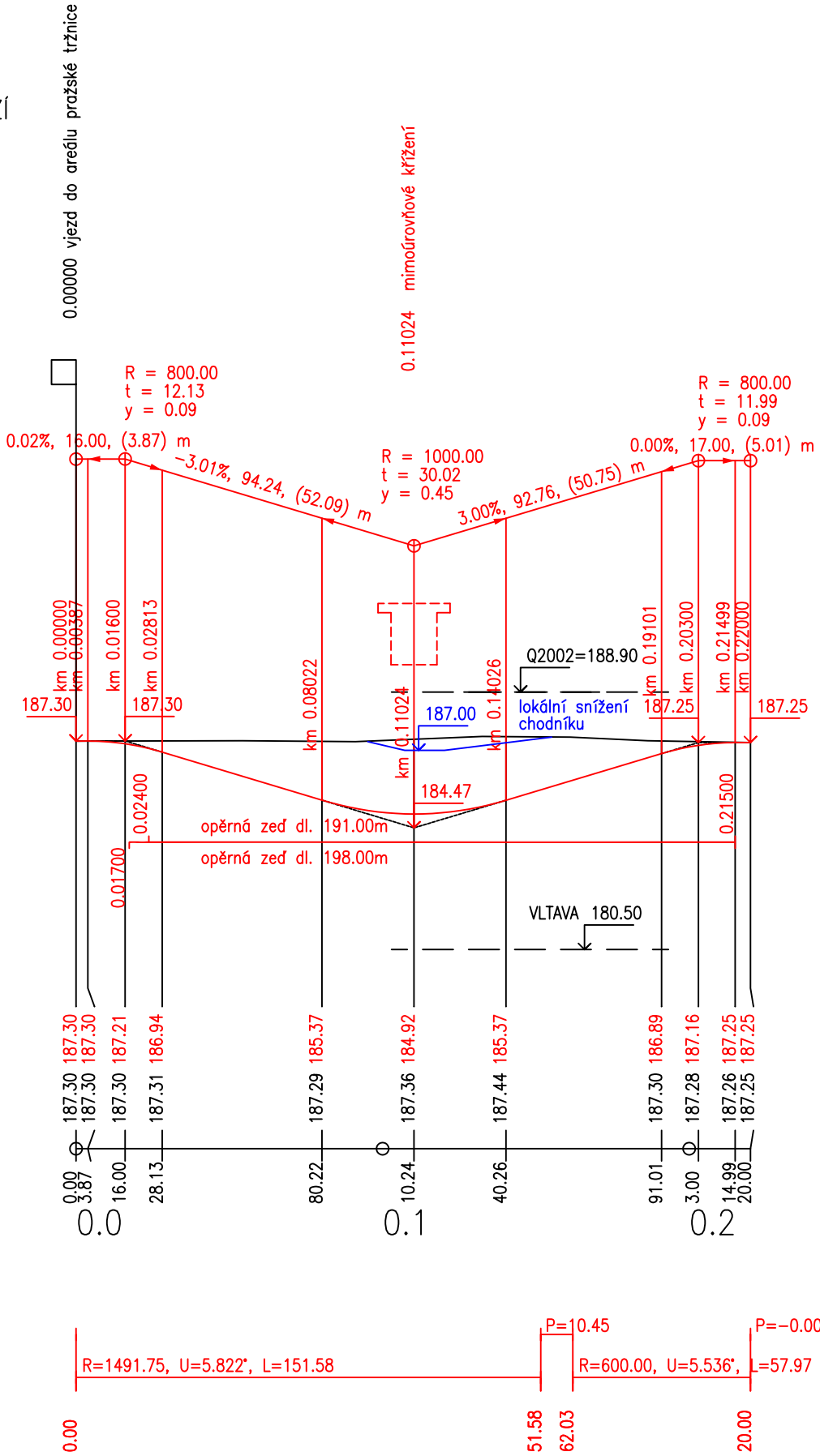
OBJEKTY

KÓTY NIVELETY

KÓTY TERÉNU  
SROVNÁVACÍ ROVINA: 174

STANIČENÍ

SMĚROVÉ POMĚRY





VARIANTA IIa  
PODÉLNÝ ŘEZ – BUBENSKÉ NÁBŘEŽÍ  
MĚŘÍTKO 1:2000/200

SKLONOVÉ POMĚRY

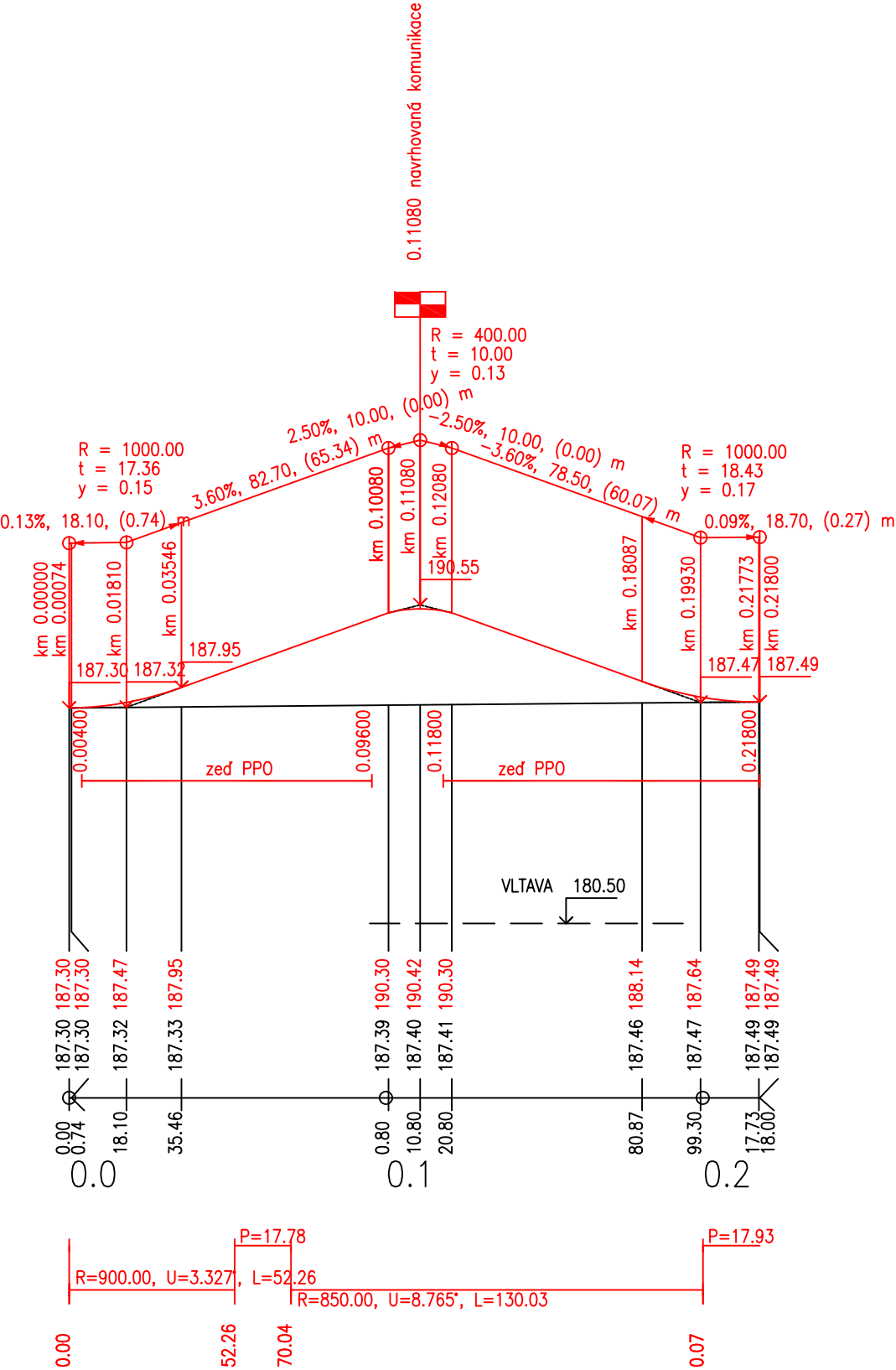
OBJEKTY

KÓTY NIVELETY

KÓTY TERÉNU  
SROVNÁVACÍ ROVINA: 175

STANIČENÍ

SMĚROVÉ POMĚRY



VARIANTA IIIa  
PODÉLNÝ ŘEZ – BUBENSKÉ NÁBŘEŽÍ  
MĚŘÍTKO 1:2000/200

SKLONOVÉ POMĚRY

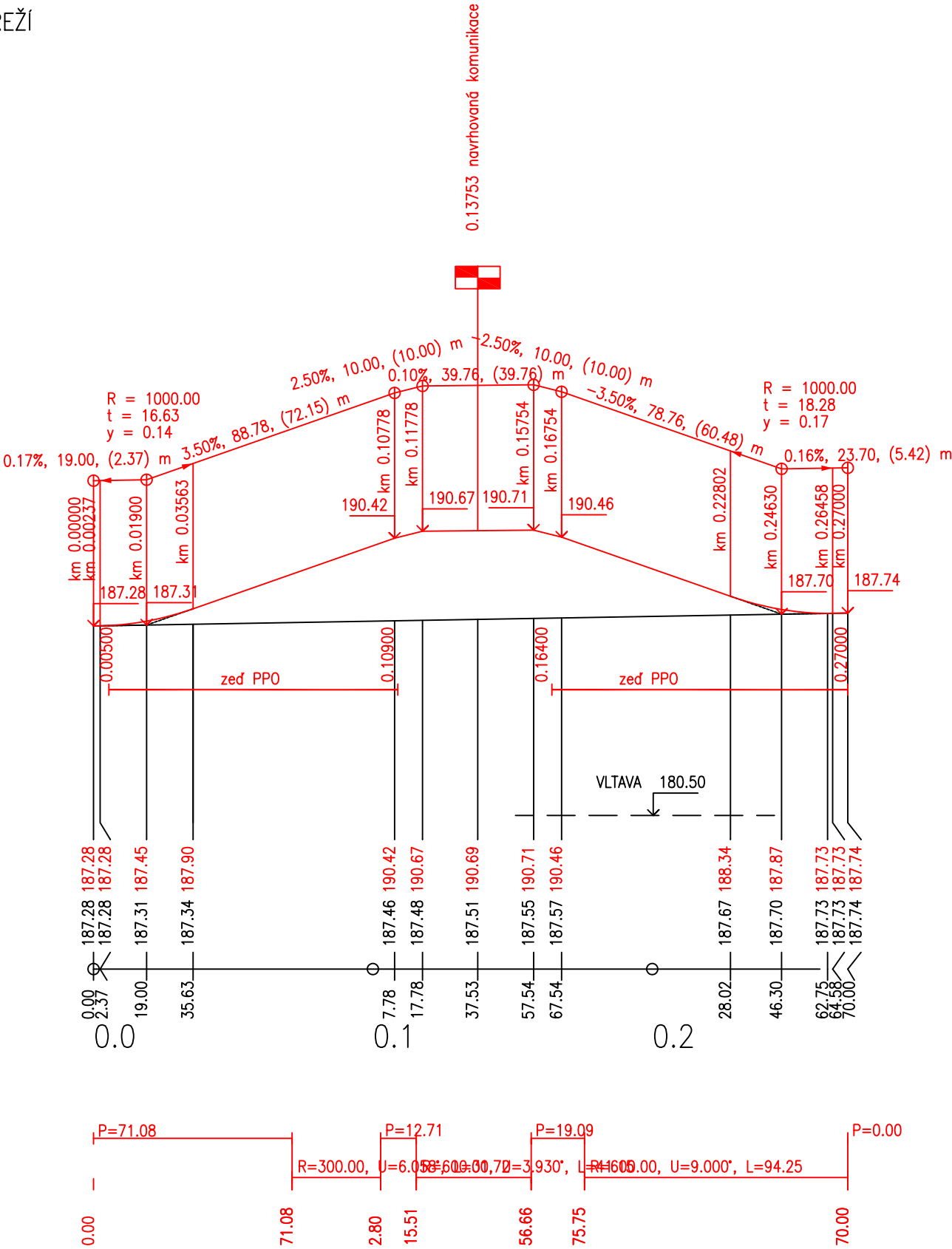
OBJEKTY

KÓTY NIVELETY

KÓTY TERÉNU  
SROVNÁVACÍ ROVINA: 175

STANIČENÍ

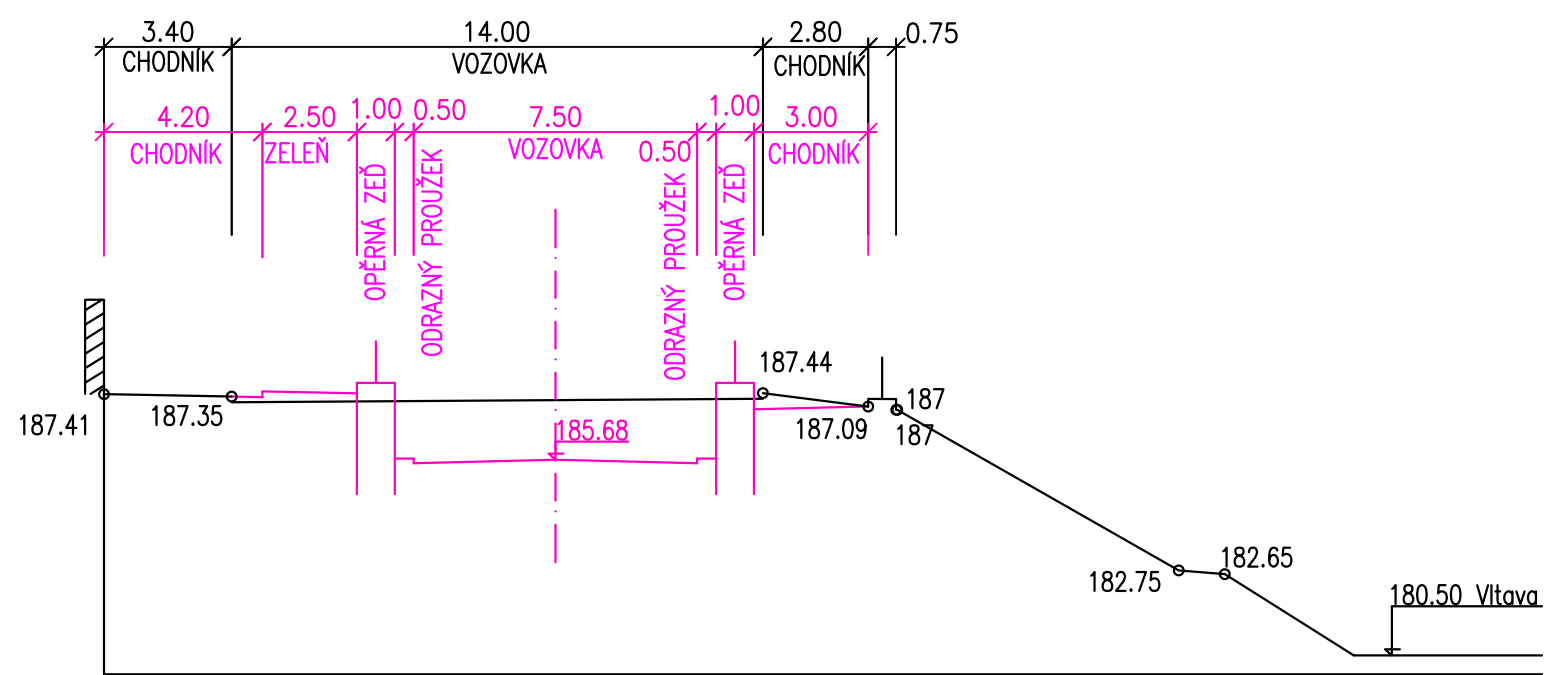
SMĚROVÉ POMĚRY



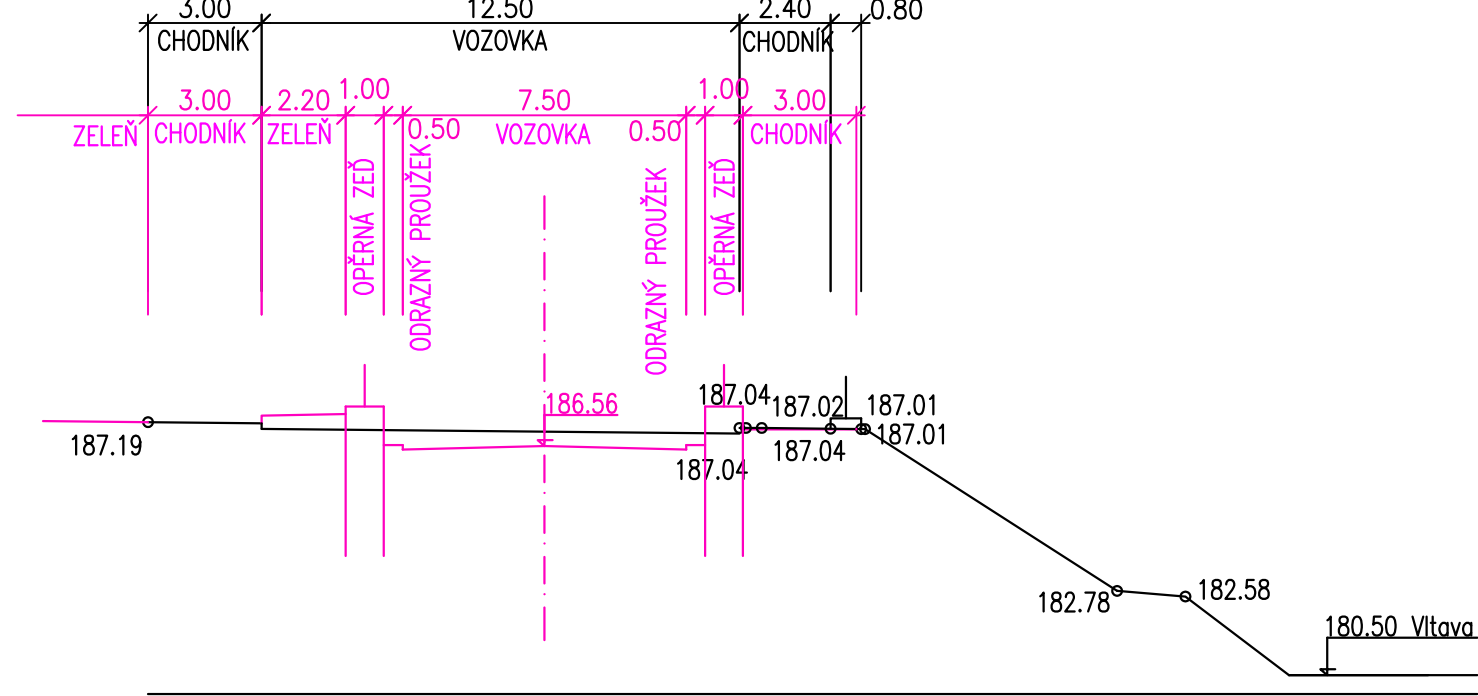
PODÉLNÝ ŘEZ – M 1:2000/200  
VARIANTA IIIa – BUBENSKÉ NÁBŘEŽÍ



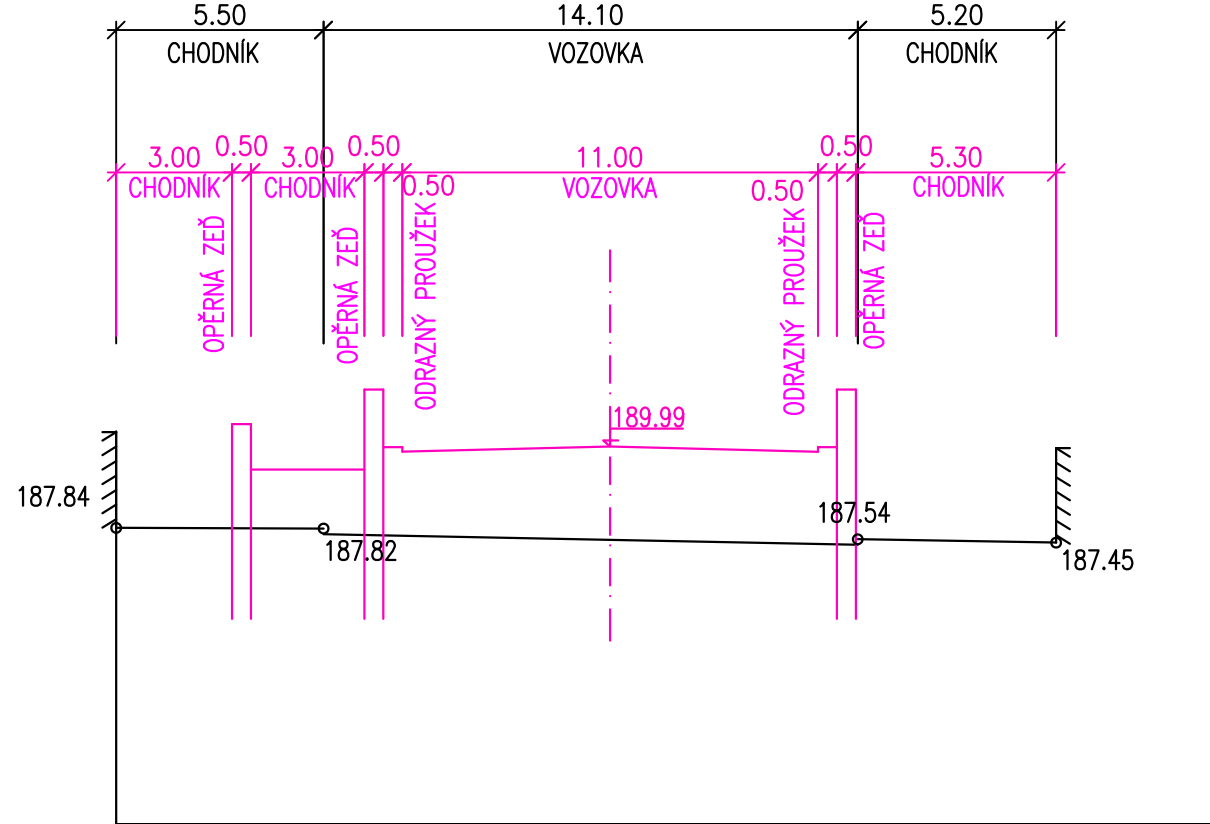
PR1 – km 0.070 – Bubenské nábřeží



PR2 – km 0.180 – Bubenské nábřeží

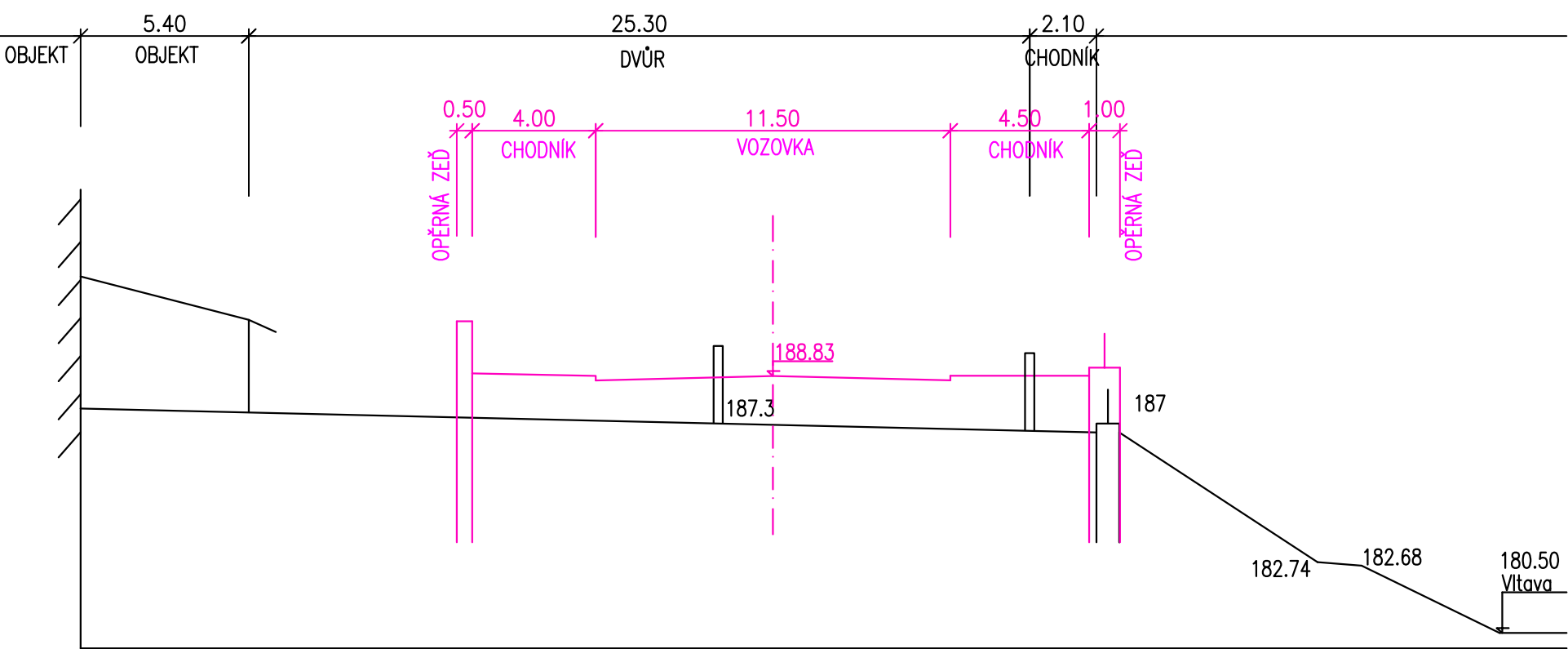


PR3 – km 0.120 – ul. Komunardů

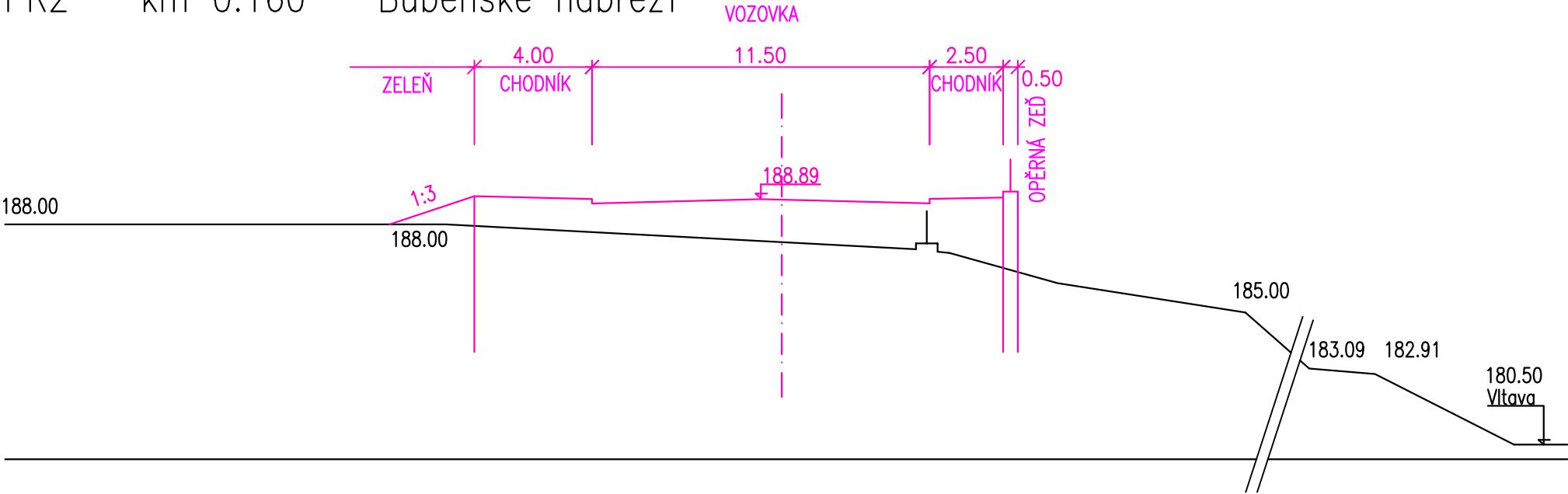


Charakteristické příčné řezy M1:200  
varianta I.a

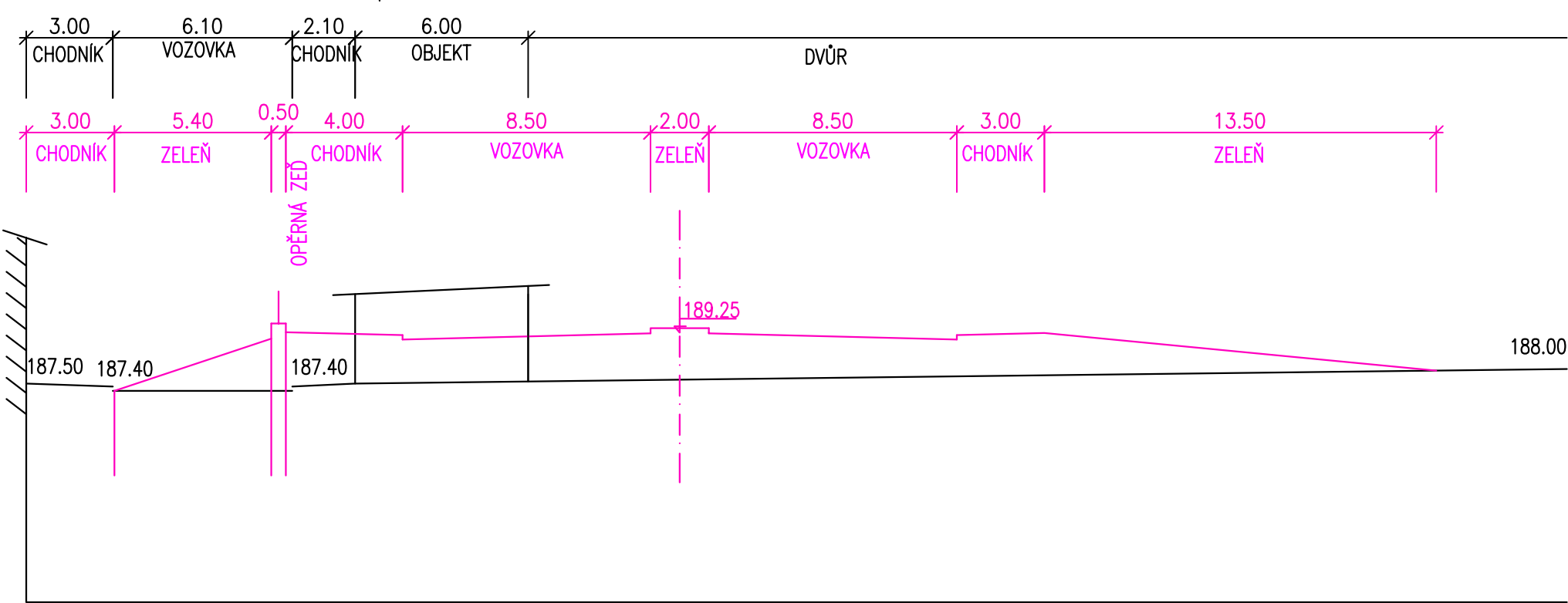
PR1 – km 0.060 – Bubenské nábřeží



PR2 – km 0.160 – Bubenské nábřeží



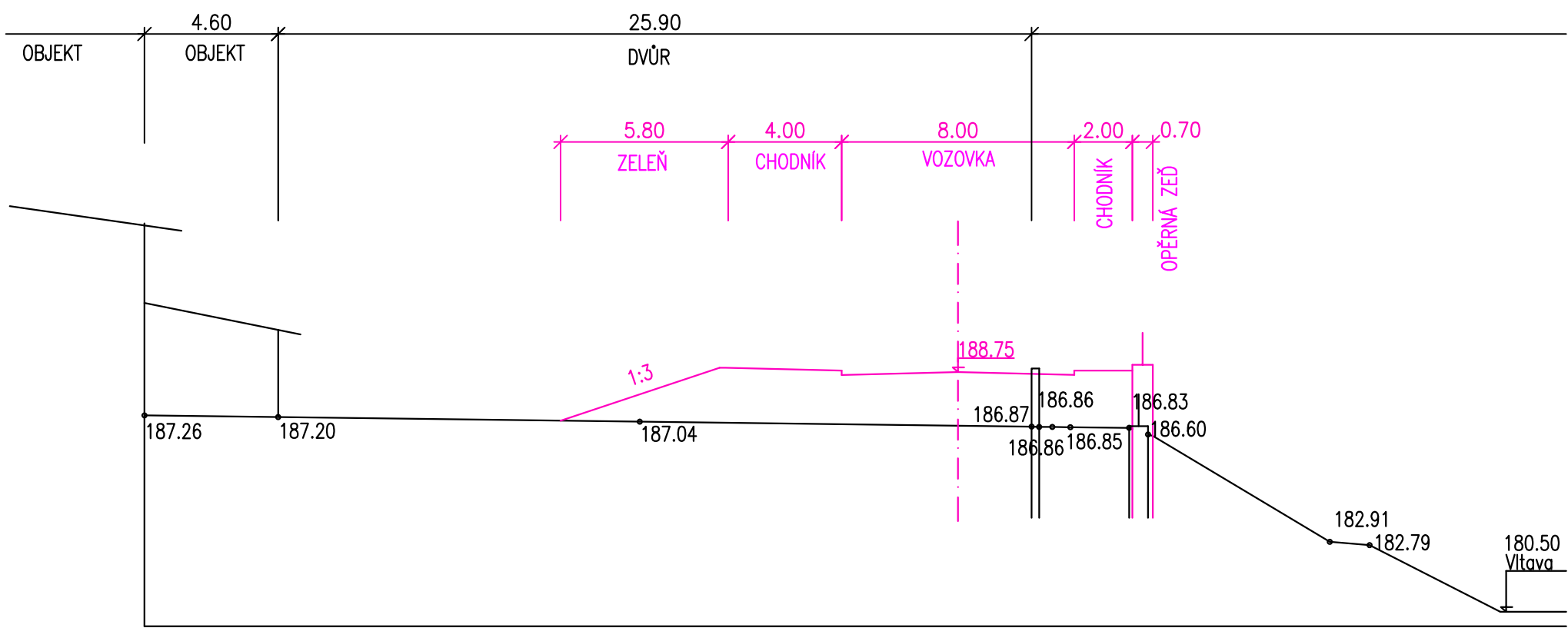
PR3 – km 0.050 – prodloužení ul. Na Maninách



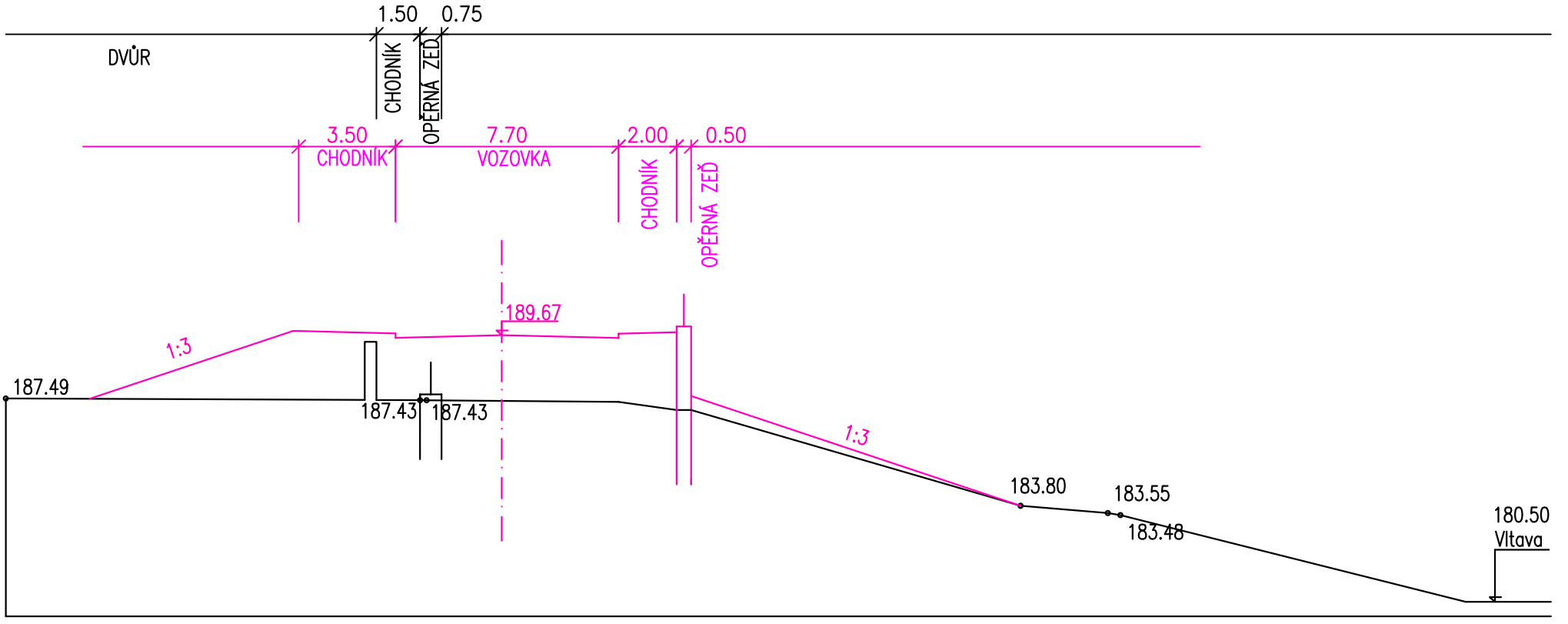
Charakteristické příčné řezy M1:200  
varianta II.a



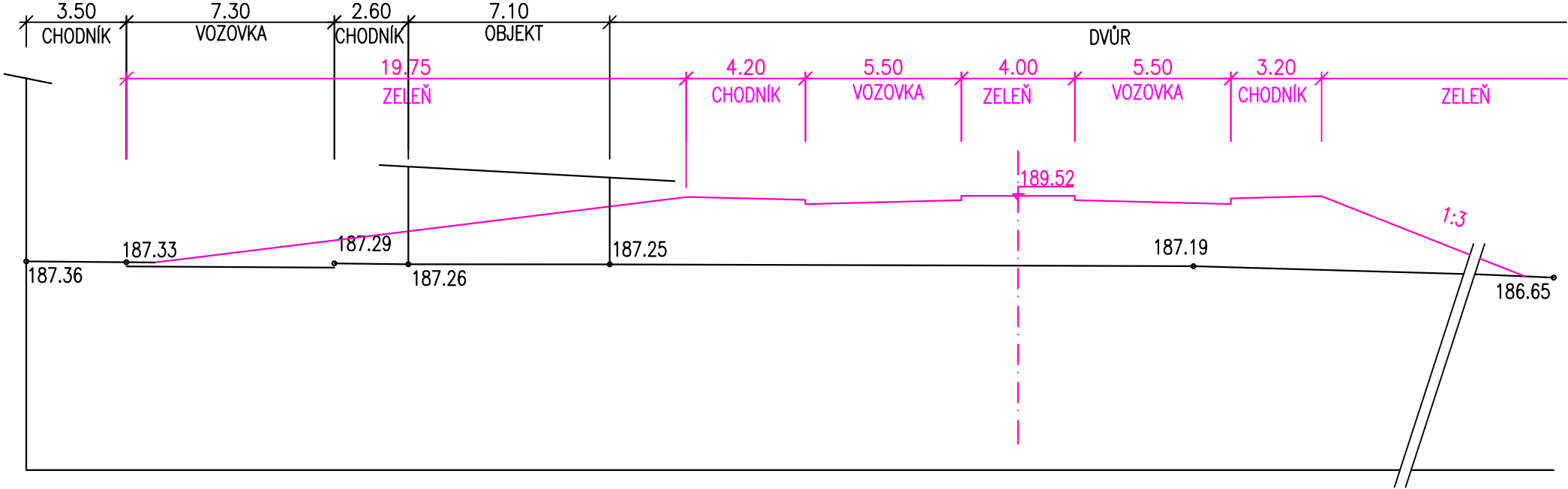
PR1 – km 0.060 – Bubenské nábřeží



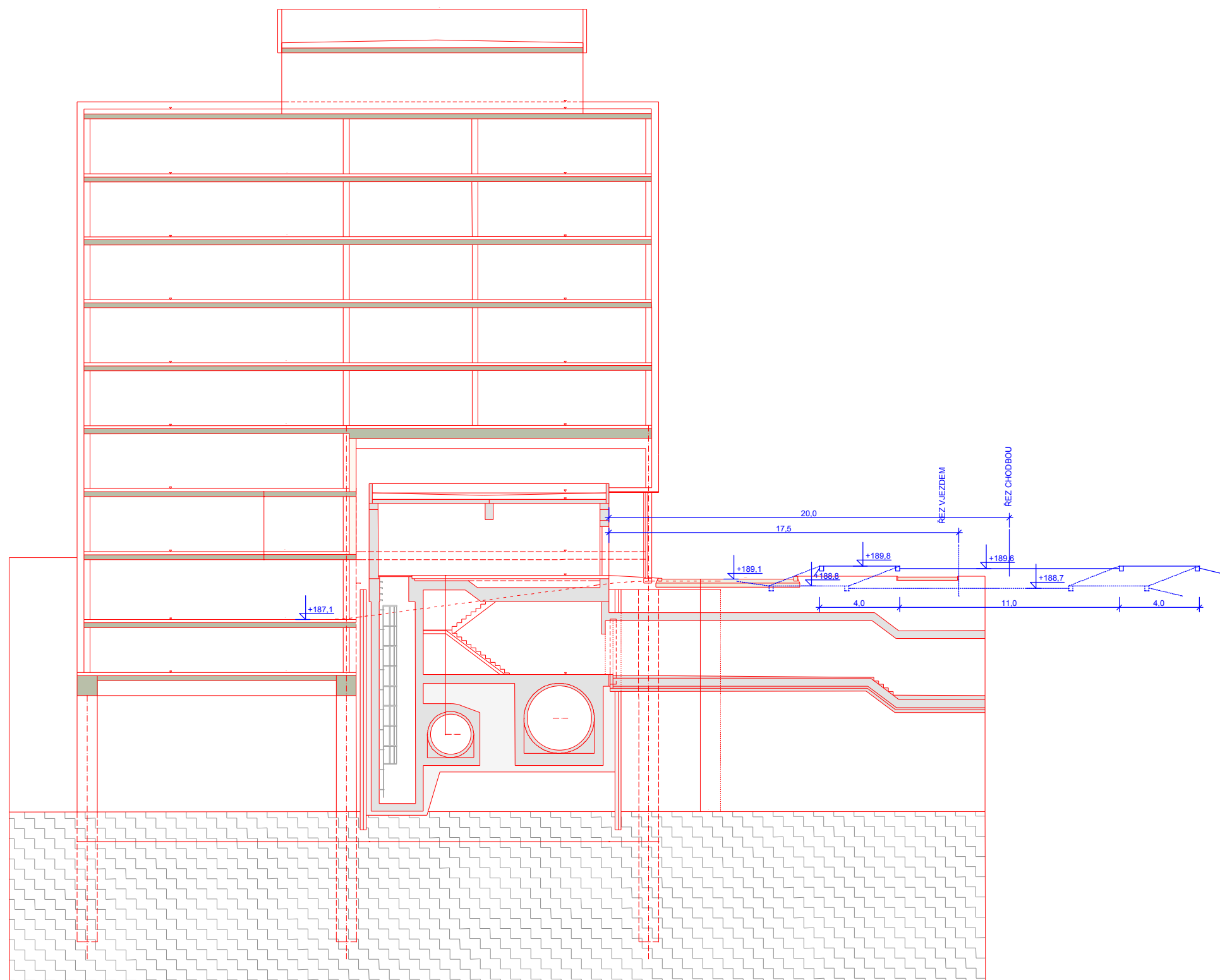
PR2 – km 0.190 – Bubenské nábřeží



PR3 – km 0.050 – prodloužení ul. Na Maninách



Charakteristické příčné řezy M1:200  
varianta III.a

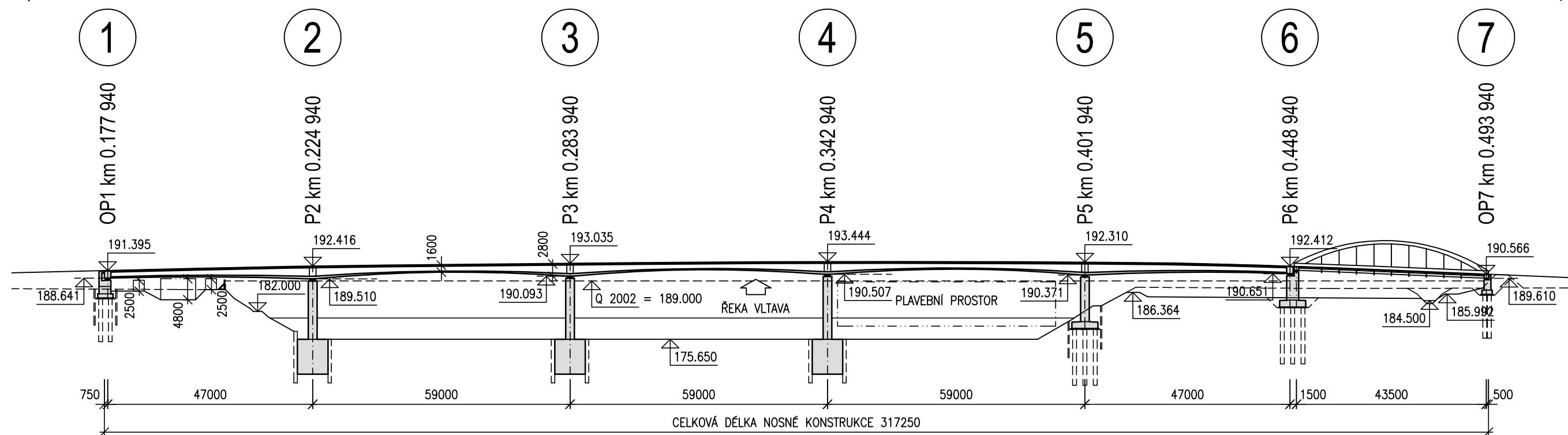


ŘEZ STAVIDLOVOU KOMOROU VARIANTA II.a 1 : 200

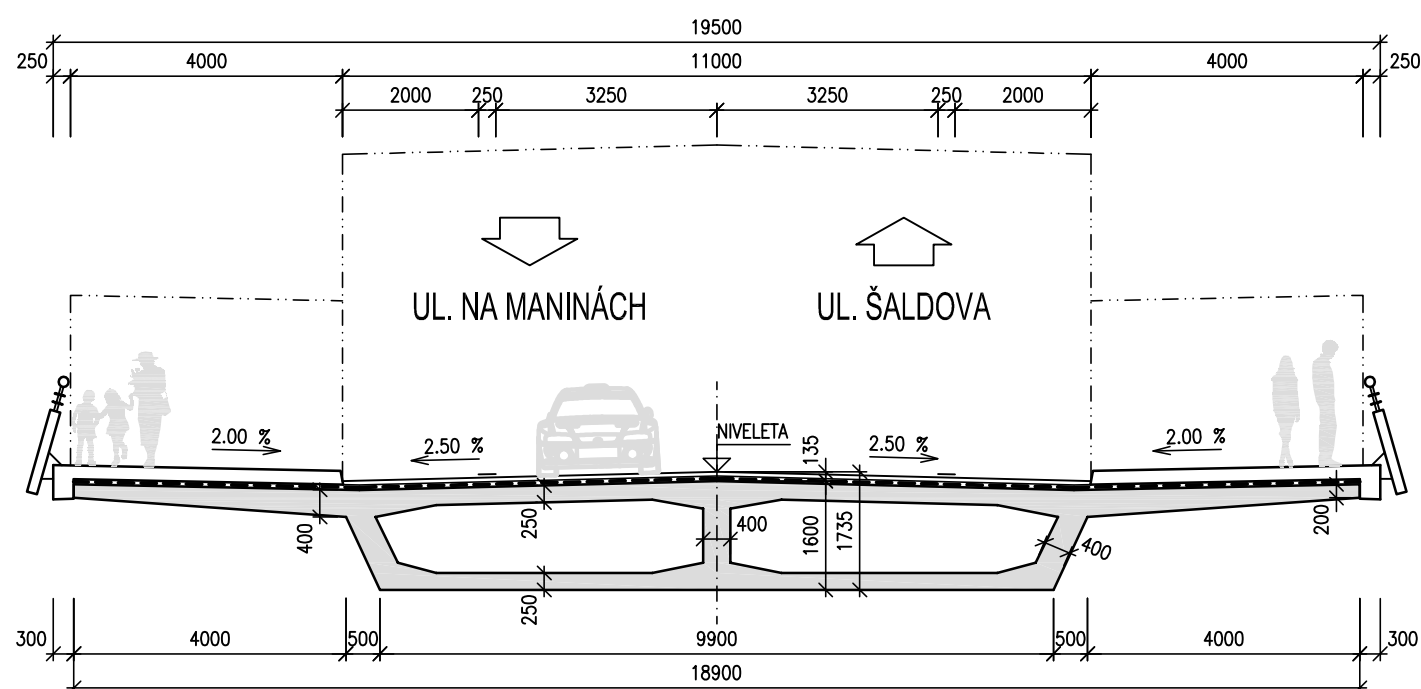


UL. KOMUNARDŮ

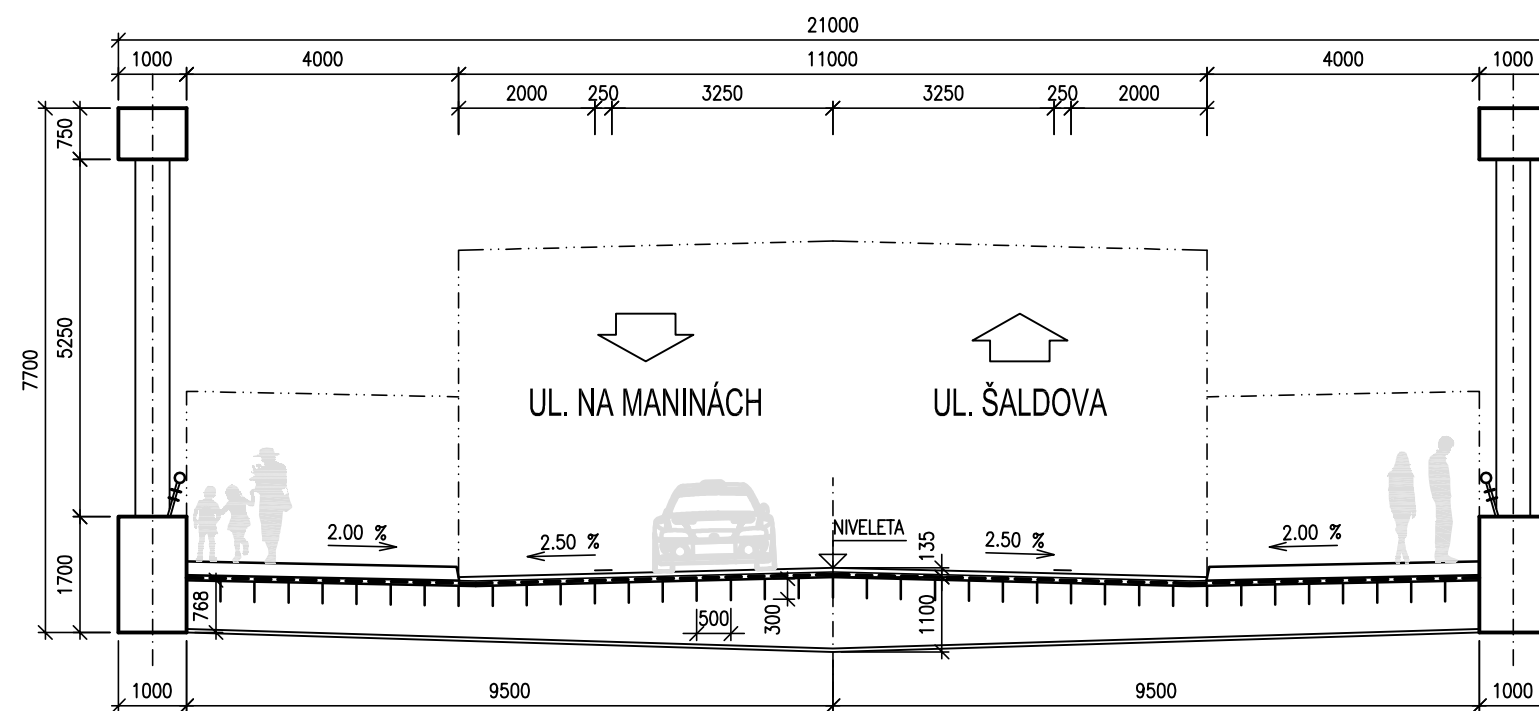
UL. THÁMOVA



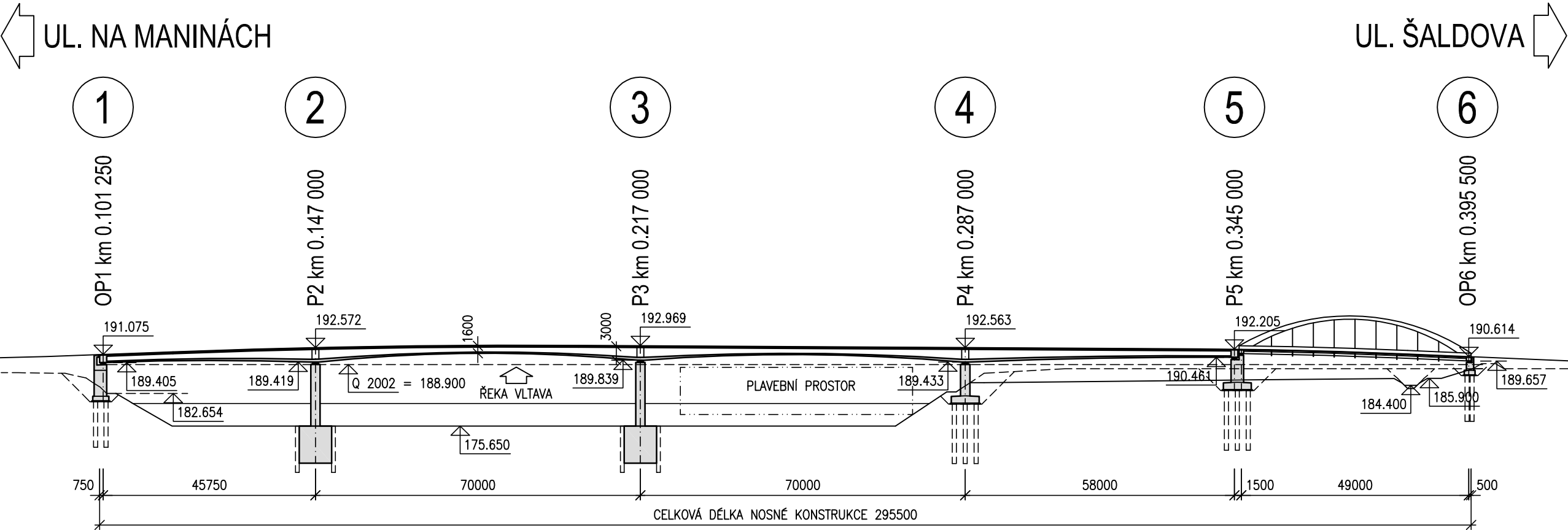
## PŘÍČNÝ ŘEZ UPROSTŘED ROZPĚTÍ 2.POLE, M 1:100



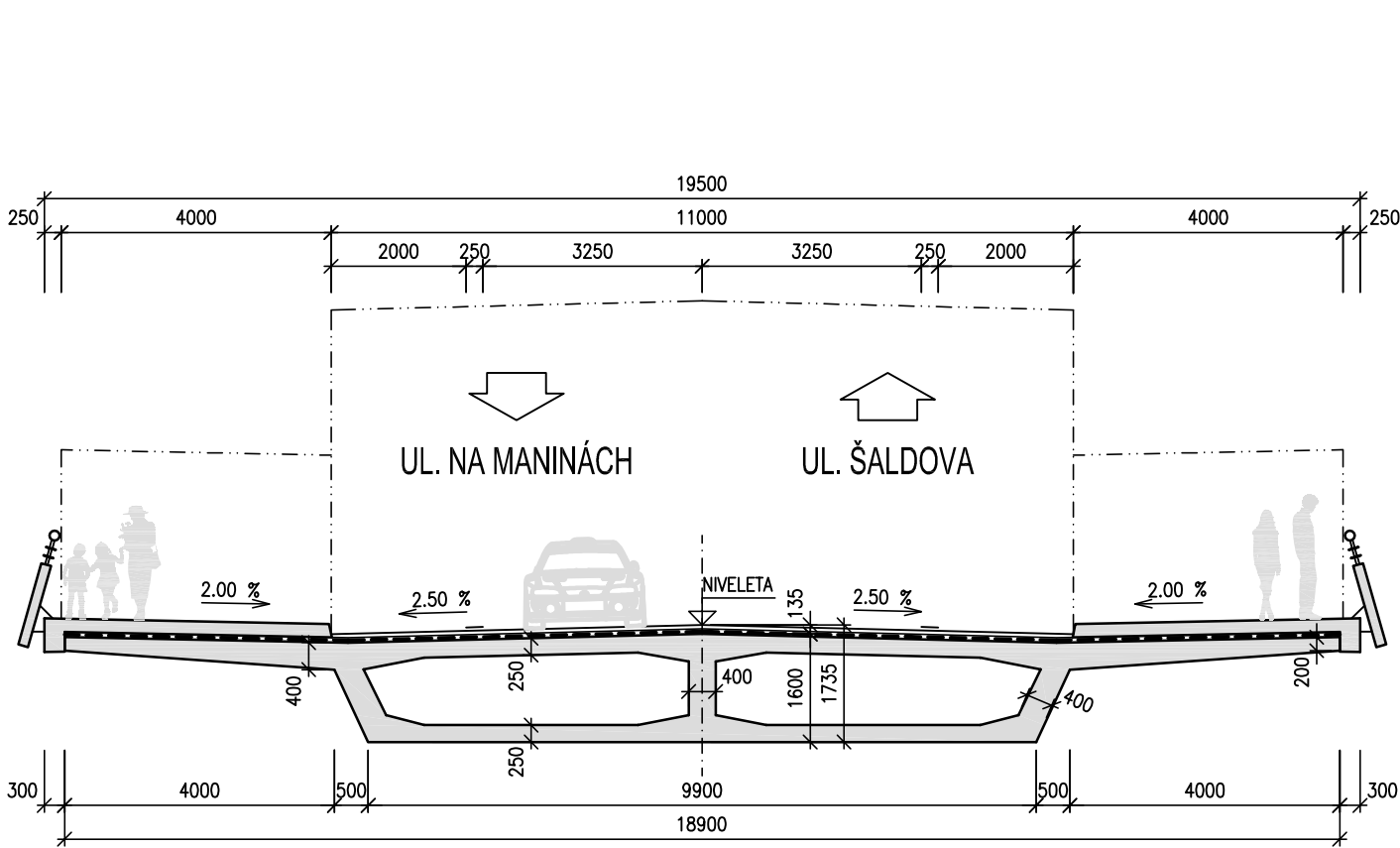
## PŘÍČNÝ ŘEZ UPROSTŘED ROZPĚTÍ 6.POLE, M 1:100



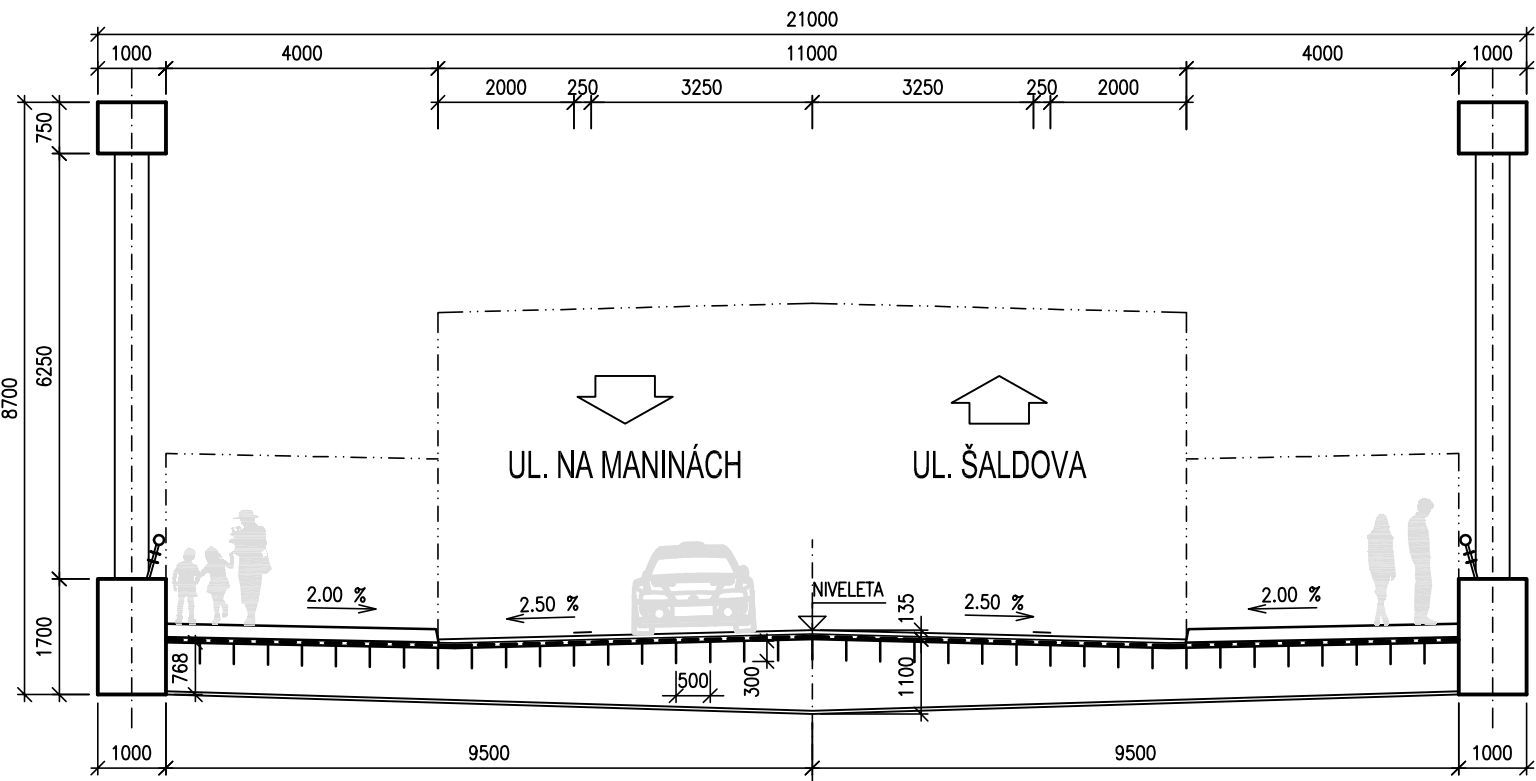
# PODÉLNÝ ŘEZ MOSTEM - VARIANTA IIa, M 1:1000



## PŘÍČNÝ ŘEZ UPROSTŘED ROZPĚTÍ, M 1:100

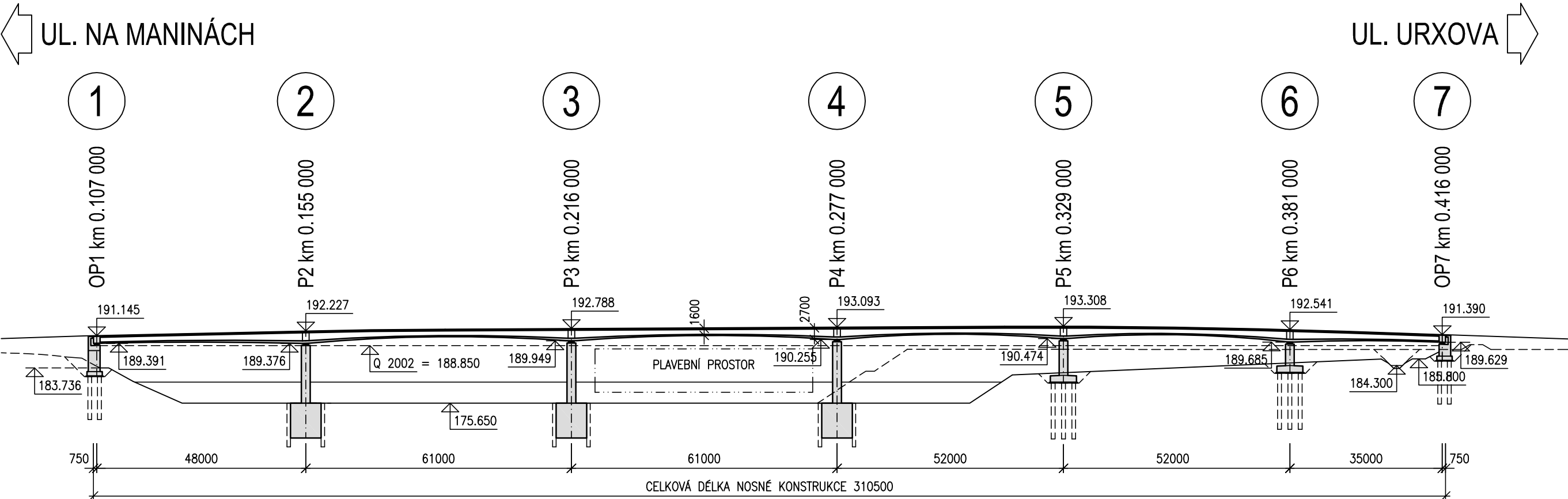


## PŘÍČNÝ ŘEZ UPROSTŘED ROZPĚTÍ 6.POLE, M 1:100

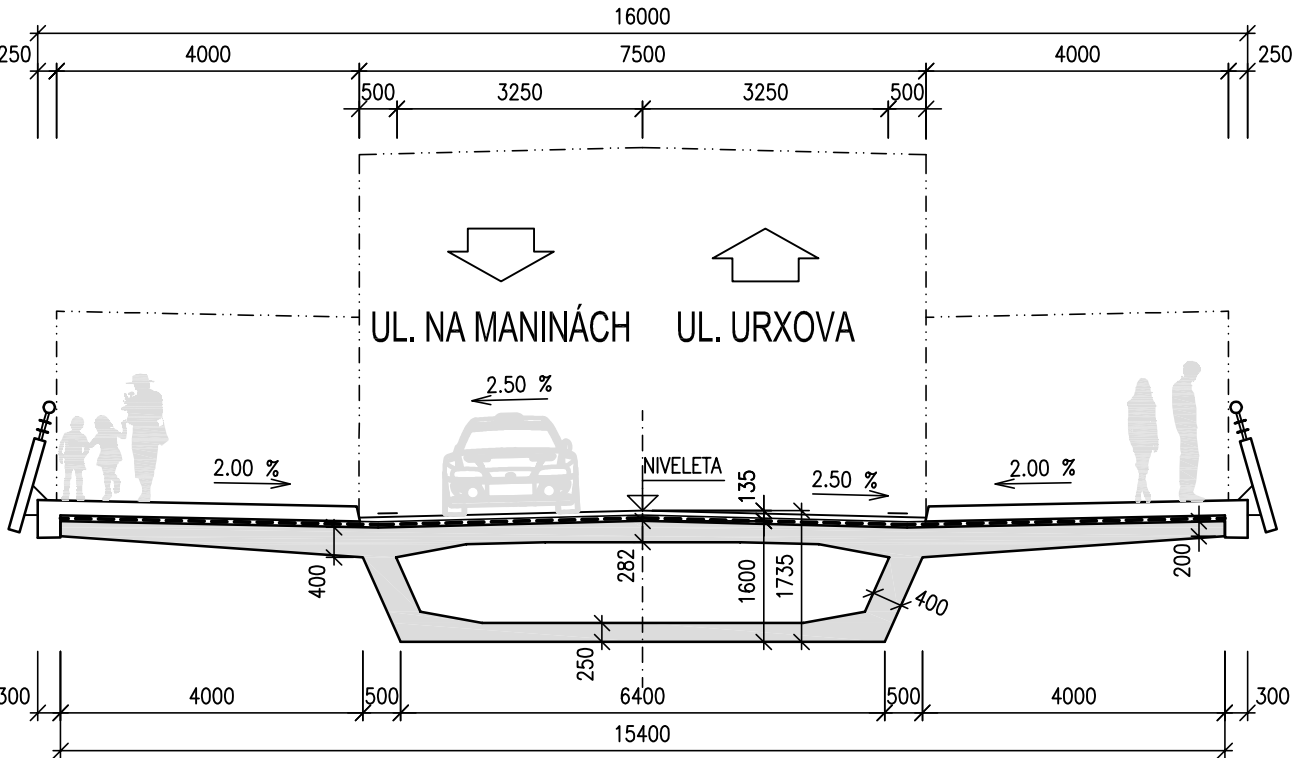




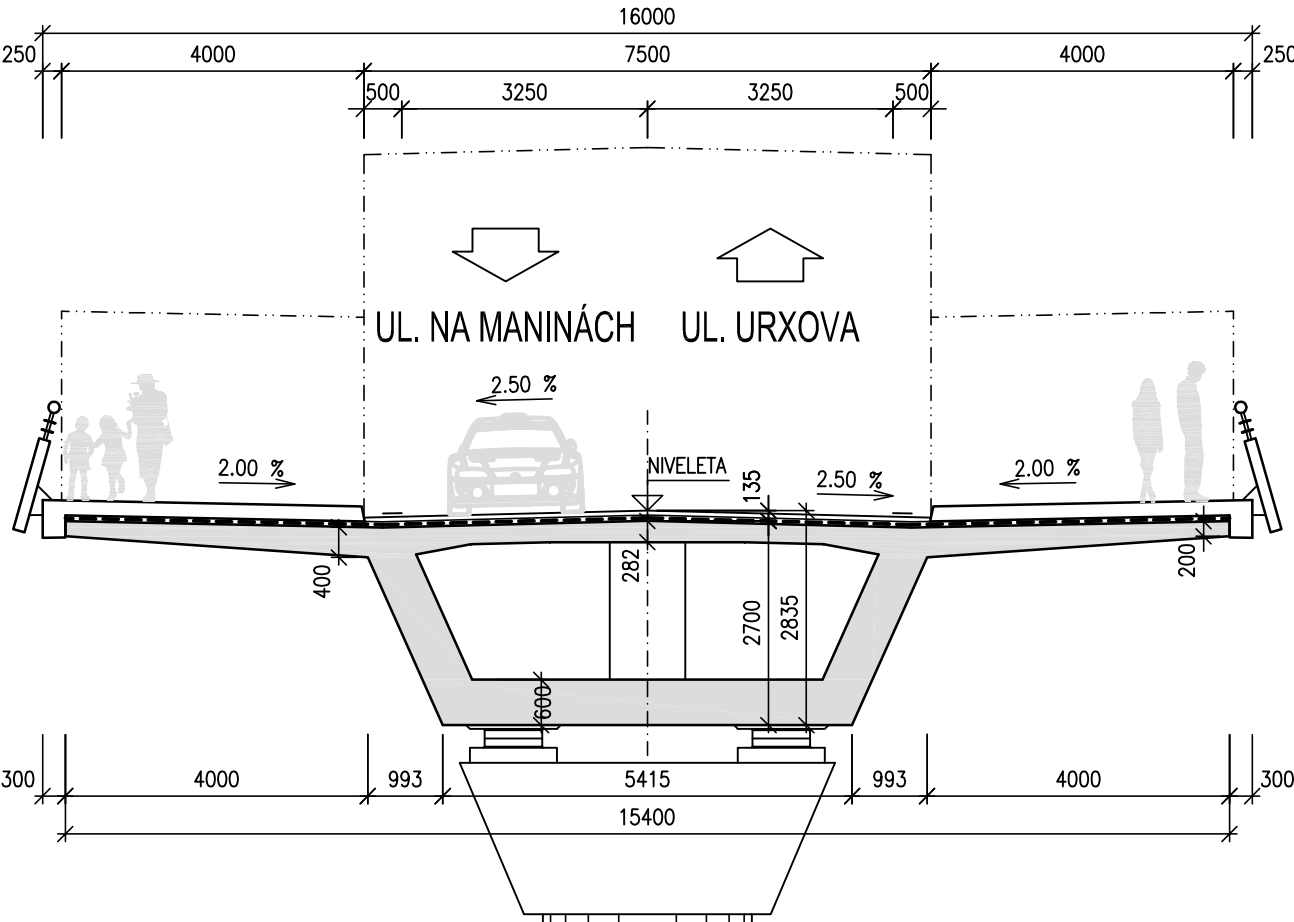
# PODÉLNÝ ŘEZ MOSTEM - VARIANTA IIIa, M 1:1000



## PŘÍČNÝ ŘEZ UPROSTŘED ROZPĚTÍ, M 1:100

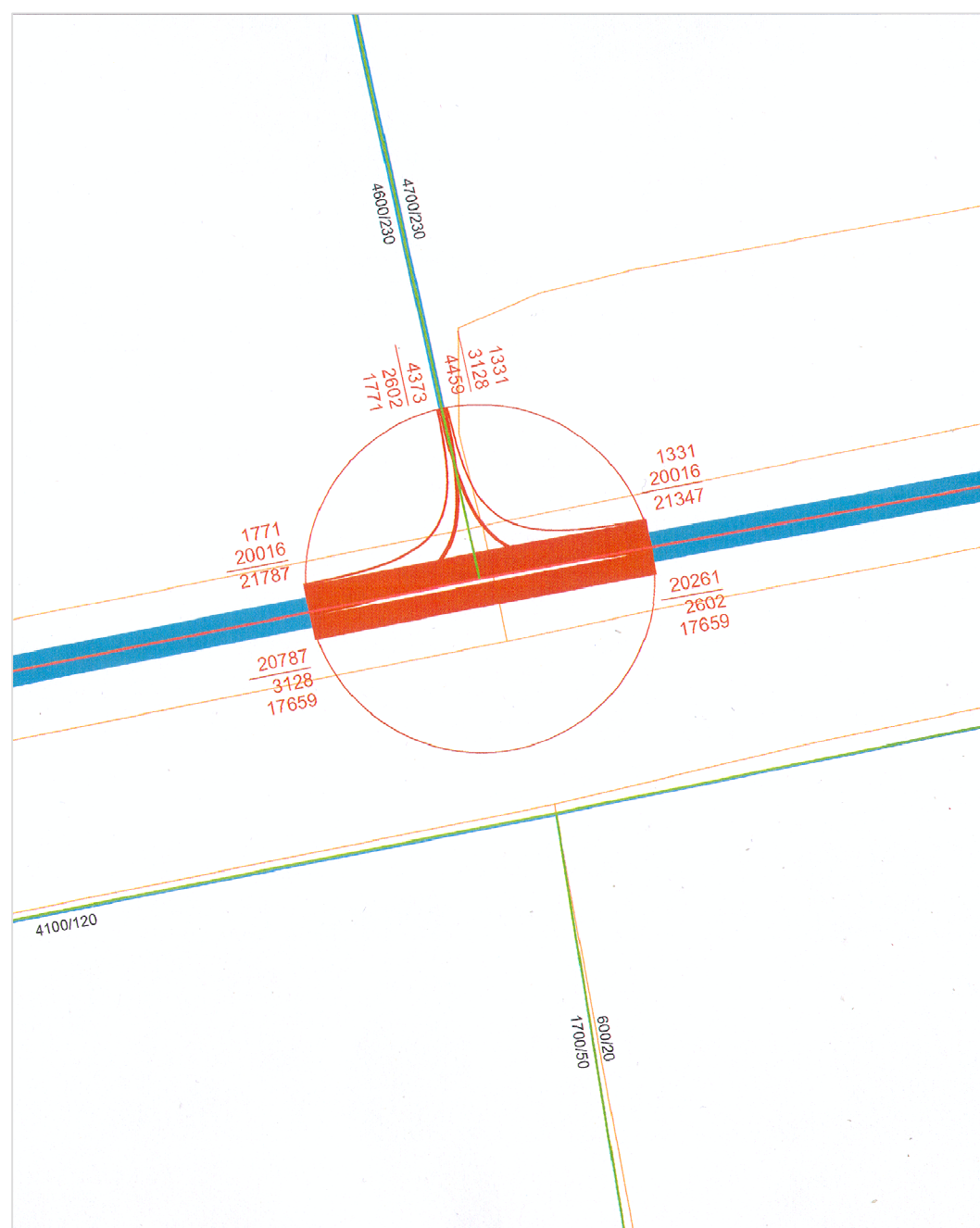
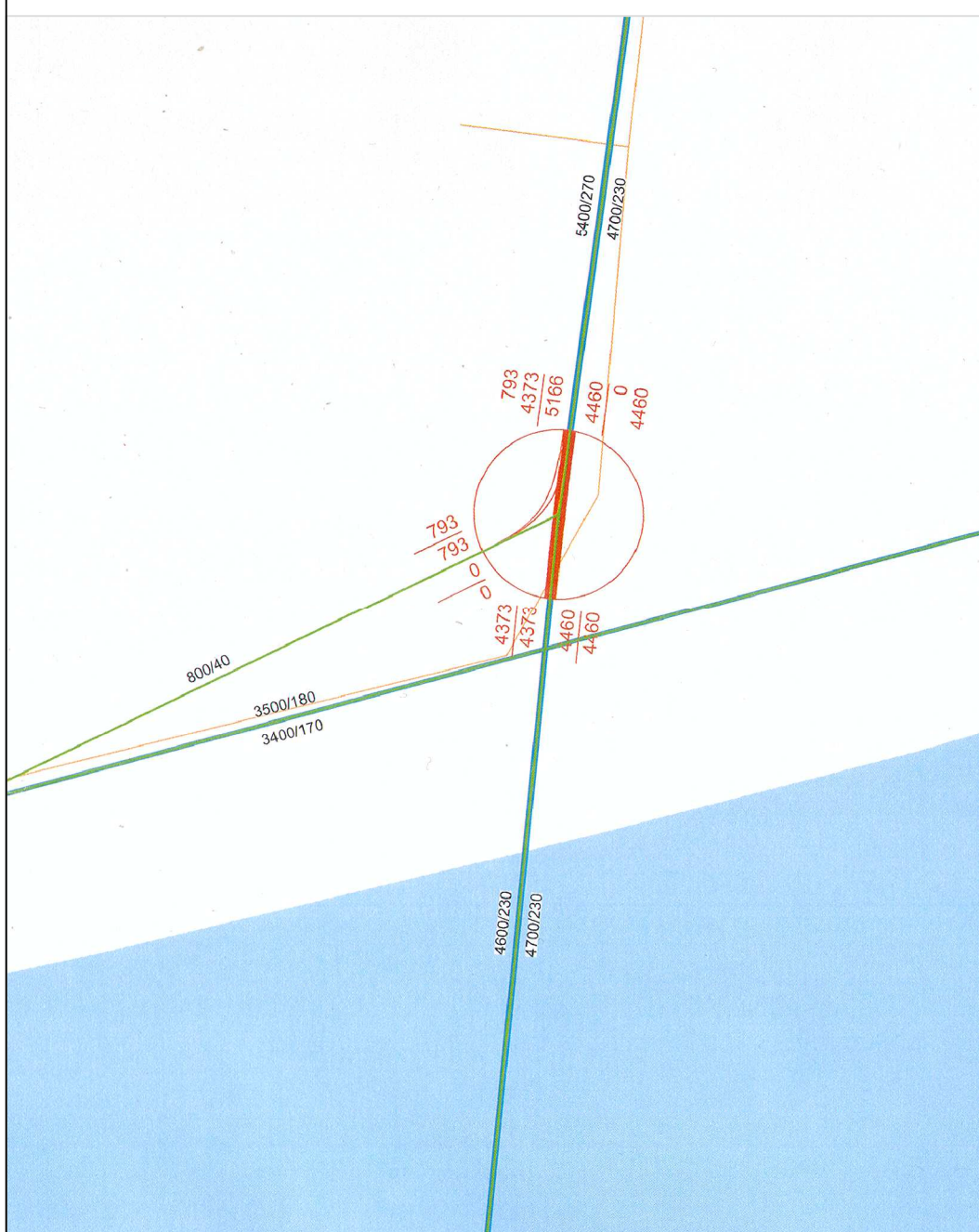


## PŘÍČNÝ ŘEZ NAD PILÍŘEM, M 1:100



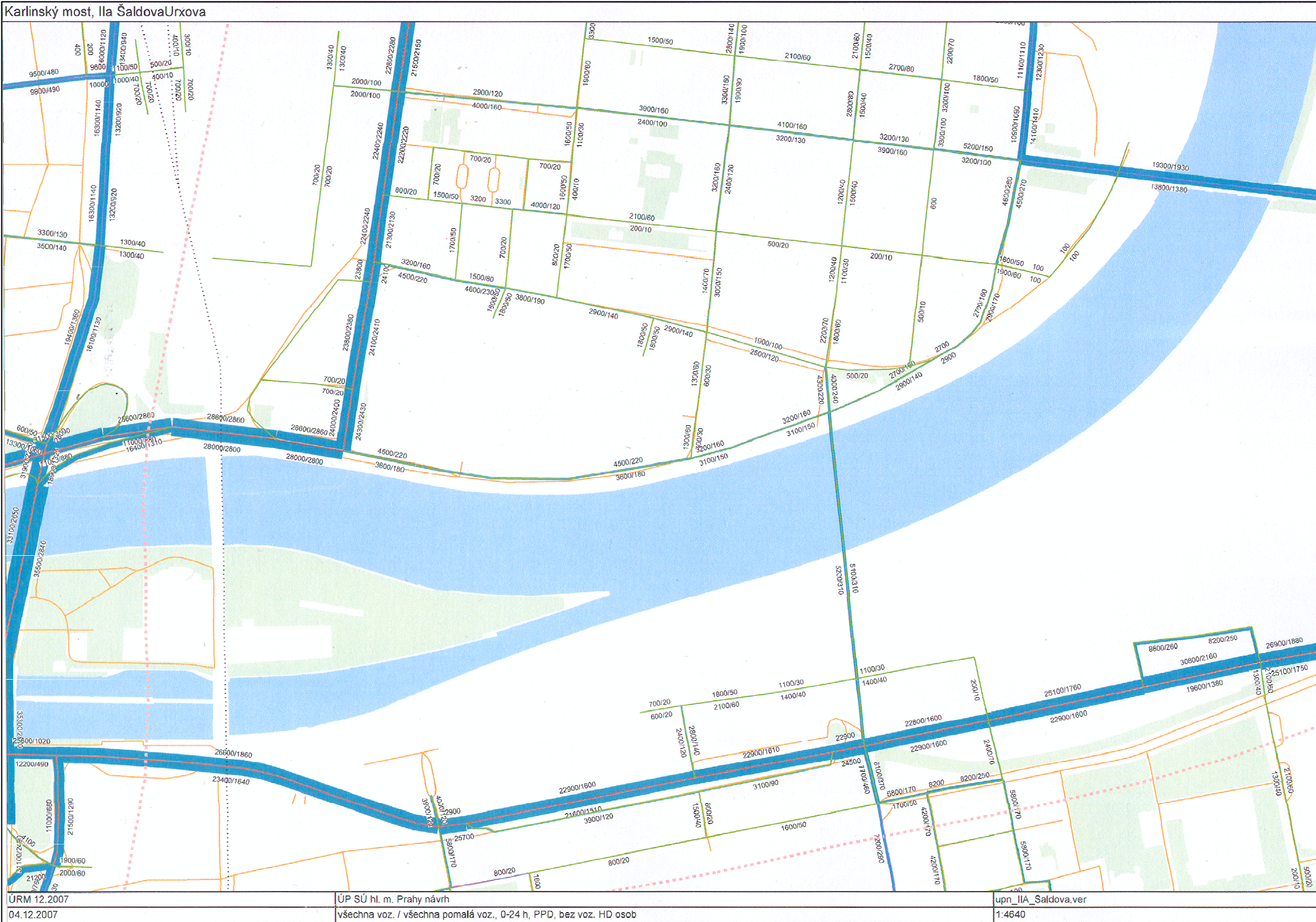


## Křižovatkové pohyby – Karlínské předmostí

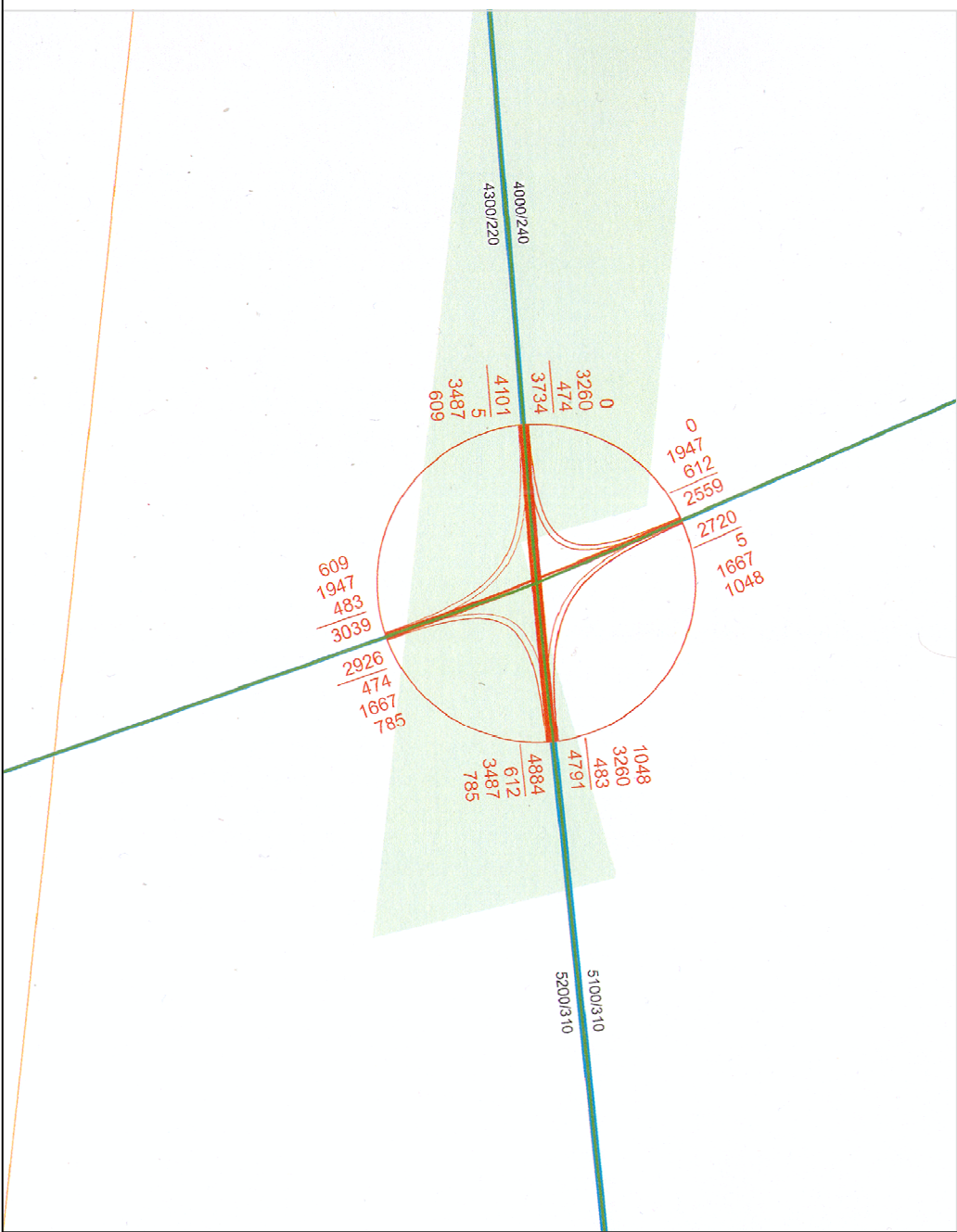


## Zátěžové kartogramy – Varianta Ia





Křižovatkové pohyby – Holešovické předmostí



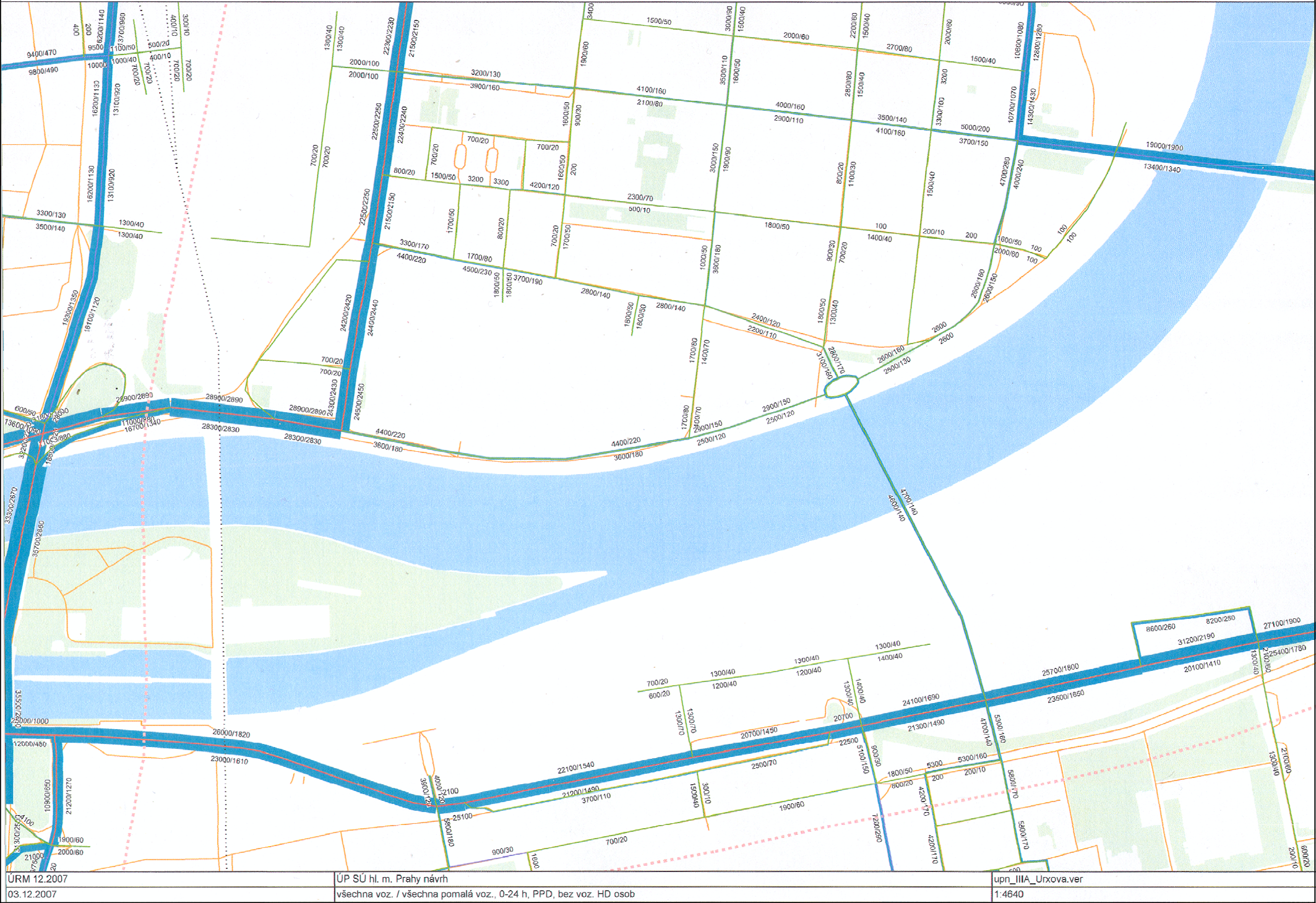
Křižovatkové pohyby – Karlínské předmostí



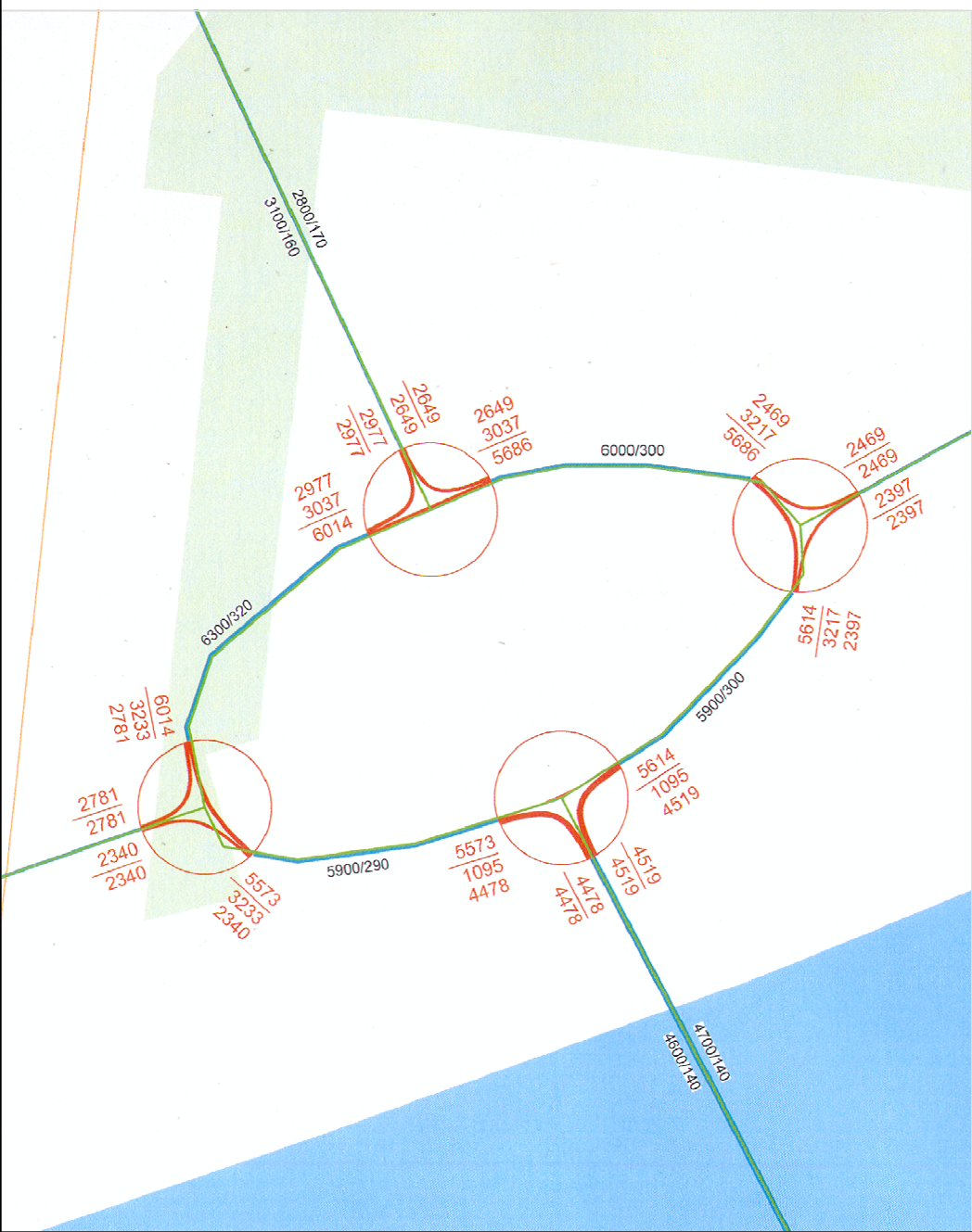
Zátěžové kartogramy – Varianta Ila



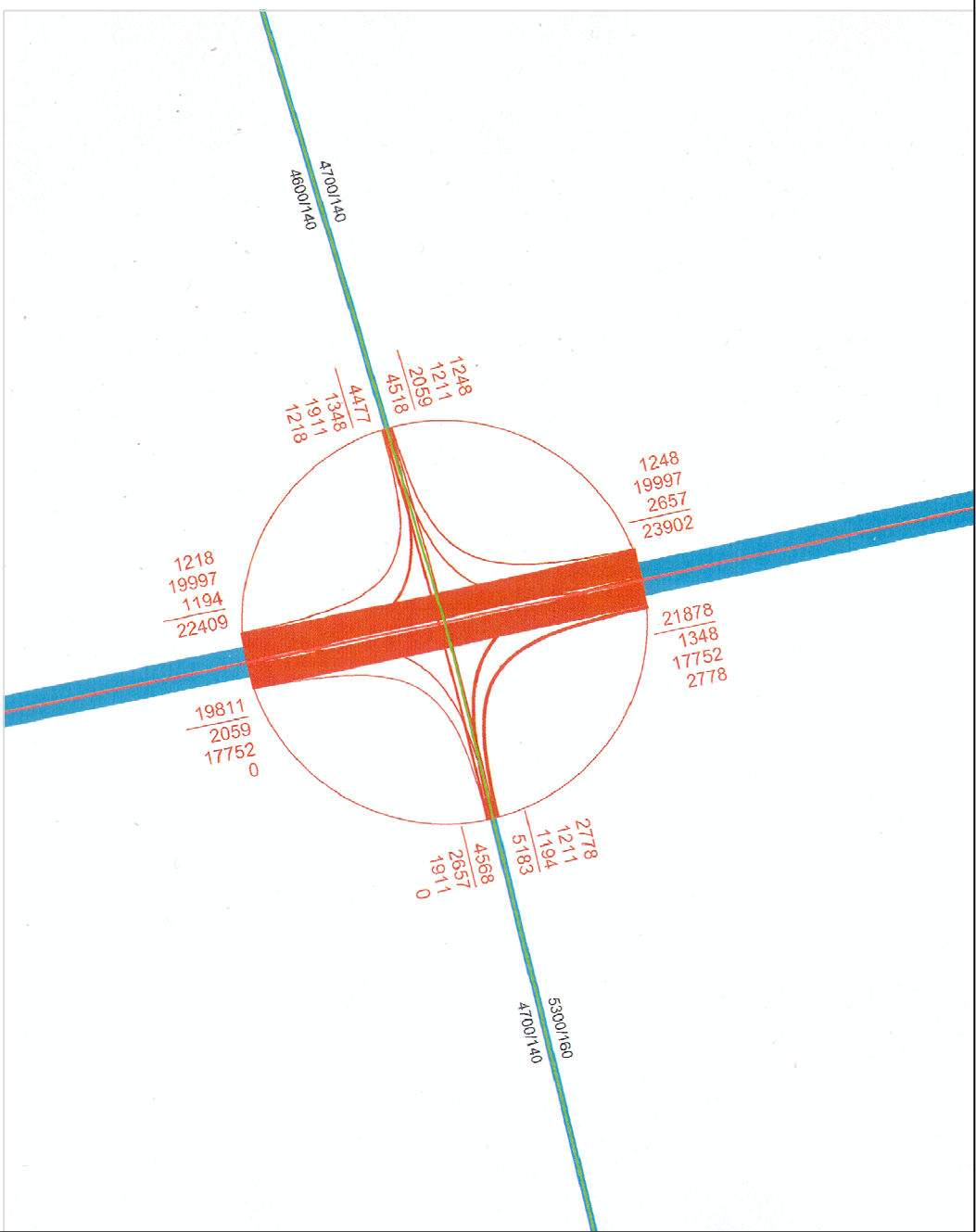
Karlínský most, Ilia Urxova



Křižovatkové pohyby – Holešovické předmostí



Křižovatkové pohyby – Karlínské předmostí



Zátěžové kartogramy – Varianta IIIa





## C. Doklady

- Záznam z 1. výrobního výboru
- Záznam z 2. výrobního výboru
- Záznam z jednání ze dne 7.1.2008
- 

| Název díla                                         |  | Identifikační číslo dokumentu |      |    |    |    |    |     | Část dokumentace/ stránka |   |
|----------------------------------------------------|--|-------------------------------|------|----|----|----|----|-----|---------------------------|---|
| Ověřovací studie mostu Holešovice – Karlín 2. fáze |  | 07                            | 4663 | 00 | 00 | 00 | 00 | 000 | B - Návrh                 | 9 |

## ZÁZNAM z jednání

**Akce:** Ověřovací studie most Holešovice-Karlín, 2. fáze  
**Místo:** ÚRM  
**Datum:** 25.10.2007  
**Přítomni:** viz prezenční listina

4. Podklady pro zpracování dokumentace v digitální formě:

- Studie mostu Holešovice-Karlín 1. fáze (SATRA s.r.o. 07/2006)
- Studie krajinných úprav –US Maniny

5. V závěru se uskutečnila odborná diskuze. Dle arch. Suchého je předpokladem řešení přemístění tramvajové dopravy z Bubenského nábřeží do Jateční ul.

V Praze dne: 25.10.2007

zaznamenal : Ing. V. Pekárek , , /

1. Vstupní jednání mělo seznamovací charakter. Zpracovatel dokumentace představil hlavní zpracovatele projektové dokumentace.
2. Byly krátce okomentovány varianty možného řešení s krátkou charakteristikou.
  - varianta –ÚP v trase Komunardů-Thámová-(není zcela příznivá)
  - varianta-Holešovický břeh-Šaldova (lze realizovat)
  - varianta-Jateční –Urxova (asi problematická)
3. Ing. Malinová (ÚRM)-předala zpracovateli podklady pro zpracování dokumentace v papírové formě.
  - a) územní rozhodnutí pro stavbu protipovodňových opatření na stokové síti v oblasti Karlína-1.etapa
    - b) Karlínský most-řešené území
    - c) propojení Holešovice –Karlín (most přes Vltavu-varianta 2-podélný řez)
    - d) Holešovický meandr-regulační plán,podélné řezy komunikacemi
    - e) Holešovický meandr-regulační plán,koncept 8/2003, Karlínský most-rozbor širších vztahů
    - f) půdorys s vyznačením úprav na kanalizační síti s vyznačením proplachovacího kanálu
    - g) plán s vyznačením řešeného území
    - h) mapa hladin – k 10.8.2004
    - i)zátěžové schéma komunikací
    - j) protipovodňová opatření-podélný profil
    - k) holešovický meandr-urbanistický návrh-varianta 1,varianta 2
    - l) plán stokové sítě
    - m) podklad budoucí stavby RIVERGARDENS





## PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE 25.10.2007

V sídle ÚRM, Vyšehradská 57,  
128 00 Praha 2

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Ověřovací studie most Holešovice – Karlín, 2.fáze**

[illegible]

[illegible]





**METROPROJEKT Praha a.s.**

I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2, CZ

tel. +420 2 96 154 111 fax +420 2 96 325 153 e-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz

<http://www.metroprojekt.cz>



**METROPROJEKT Praha a.s.**

I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2, CZ

tel. +420 2 96 154 111 fax +420 2 96 325 153 e-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz

<http://www.metroprojekt.cz>

## Ověřovací studie most Holešovice-Karlín, 2.fáze

**Zápis z jednání dne 7.1.2008**

Předmětem jednání bylo projednání připomínek ÚRM k předané Ověřovací studii. Připomínky ÚRM přednesla ing. Malinová. Koncept s připomínkami byl předán v rukopise. V tomto zápisu jsou připomínky zaznamenány dle předaného rukopisu.

### Obecné připomínky

- Doplnit staničení do situací
- Opěry, podpory, rozsah opěrných zdí, terénní úpravy
- Dopravní řešení ( Uspořádání pruhů )
- Pěší vztahy – most-nábřeží , most –Holešovice , přechody, most - povodňová hráz Karlín (niveleta hráze)
- Dokreslit TT (řešení mostu je podmíněno přeložkou TT do Jateční)
- Řezy-příčné (včetně okolního terénu - se současným terénem )
- Měřítko situací 1 : 1000 !
- Změna PPO na holešovickém břehu
- Úprava karlínského břehu – kanál
- Cyklistická trasa
- Zásah do Holešovické tržnice (úprava která bude respektovat zed' tržnice)

### Varianta – I a

- Situace ( příčný řez bez TT )
- Do podélníků plavební profil
- Podélný sklon v křižovatkách?

### Varianta – II a

- Podélný profil holešovického nábřeží
- Nivelety mostní konstrukce neodpovídají podélným profilům
- Poloha opěr u mostní konstrukce neodpovídá poloze v situacích a řezech
- V detailnějších řezech doložit prostorovou koordinaci most – stavidlová komora

### Varianta – II b

- Bude doložena pouze jako ilustrativní, nebude dále finalizována.

### Varianta – III.a

- Umožňuje TT na Bubenském nábřeží
- Varianta s kruhovou křižovatkou – (bez nároku na řadící pruh před křižovatkou) umožňuje užší most 7,5 m mezi obrubníky.
- Alternativní příčný řez pro polohu URXOVA a kruhovou křižovátku š. 7,5 m

### Pro všechny varianty

- U všech variant doložit podélný profil Bubenského nábřeží
- U všech variant změna obsluhy území + TT.

Příloha-prezenční listina

Zapsal: Ing. Pekárek



## KONANÉHO DNE 7.1.2008

V sídle ÚRM, Vyšehradská 57,  
128 00 Praha 2

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Ověřovací studie most Holešovice – Karlín, 2.fáze**

[illegible]